- DZIEŃ ZWYCIĘSTWA
- KALEJDOSKOP NIGERYJSKI
- U PROGU SEZONU
- VIRTUTI DLA IMIENIA
- NASZE SAMOLOTY

CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

18 6.05.1979 (1452)

na horyzoncie

W MAJU...

W maju, najpiękniejszym miesiącu wiosny, odbyło się wiele znaczących wydarzeń w bogatej historii lotnictwa polskiego. Przypominamy je więc pokrótce naszym Czytelnikom.

190 lat temu (10.05.1789) warszawiacy podziwiali po raz pierwszy lot balonu z ludźmi na jego pokładzie. Pilotem był przybyły do stolicy Francuz J. P. Blanchard, który w towarzystwie pewnej damy wystartował – jak pisała ówczesna prasa warszawska – o godzinie pierwszej po południu z Ogrodu Foksalowego na Nowym Świecie (w rejonie dzisiejszej ul. Foksal – przyp. J.) i odbył 45-minutowy lot wzdłuż Wisły, dobrze widoczny z każdego prawie miejsca w mieście, lądując bezpiecznie za rzeką w Białołęce. W trzy dni potem tenże Blanchard demonstrował warszawiakom swój spadochron, na którym z balonu z dość dużej wysokości opuścił psa. W rok później (14.05.1790) z Francuzem odbył podróż napowietrzną pierwszy Polak, znany literat i podróżnik – Jan Potocki. Przelecieli oni na balonie z ulicy Senatorskiej na Wolę.

60 lat temu (12.05.1919) na lotnisku mokotowskim w Warszawie rozpoczęła działalność tzw. francuska szkoła pilotów.

50 lat temu (15.05.1929) ogłoszono ustawę o przylotach do Polski i przelotach nad terytorium kraju obcych statków powietrznych.

46 lat temu (8–9.05.1933) kpt. pil. Stanisław Skarżyński przeleciał na samolocie RWD-5bis południowy Atlantyk. Trasę 3670 km, z St. Louis w Afryce do Maceio w Ameryce Południowej, przebył w ciągu 20 godzin i 15 minut. Za ten znakomity wyczyn FAI uhonorowała Polaka w 1937 r. Medalem im. Louis Bleriota. Godzi się o tym szczególnie przypomnieć, ponieważ niedawno (15.04.br.) telewizja prezentowała nam z cyklu „Ludzie i samoloty" francuską wersję historii lotnictwa o przelotach atlantyckich i wielkich samolotowych rajdach. Na próżno szukaliśmy w nim chociażby wzmianki o wysiłkach Polaków na tym polu?!

42 lata temu (13–14.05.1937) Wanda Modlibowska ustanowiła na szybowcu „Komar" międzynarodowy rekord kobiecy długotrwałości lotu – 24 godziny i 14 minut. Rekord padł w Bezmiechowej, kolebce szybownictwa polskiego, zwanej też akademią szybowcową. Autorka tego rekordu mieszka obecnie w Warszawie, jest członkiem warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

41 lat temu (14.05.1938) Michał Offierski ustanowił dwa międzynarodowe rekordy na motoszybowcu „Bąk" (konstrukcji inż. Antoniego Kocjana, zamordowanego przez hitlerowców w Oświęcimiu): wysokości – 4595 m i długotrwałości lotu – 5 godzin 24 minuty 19 sekund. W kilka dni później (18.05.1938) Tadeusz Góra wsławił się wspaniałym, najdłuższym wówczas w Europie, przelotem na szybowcu PWS-101, z Bezmiechowej do Soleczników Małych koło Wilna, długości 578,9 km. Za ten wyczyn FAI uhonorowała Polaka w 1939 r. po raz pierwszy nadanym Medalem Lilienthala. T. Góra lata do dziś, przeszkolił się także na śmigłowce i pracuje teraz w polskim agrolotnictwie w Afryce.

35 lat temu (3.05.1944) grupa dywersyjna AK, dowodzona przez Aleksandra Wąsowicza, w brawurowym wypadzie na lotnisko Bielany w Warszawie zniszczyła 5 niemieckich samolotów Ju-52 i uszkodziła 3 dalsze. Pod koniec maja (28.05.1944) w Grigoriewskoje w ZSRR odbyła się pierwsza promocja oficerska pilotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

34 lata temu (8.05.1945) nastąpiła bezwarunkowa kapitulacja Niemiec hitlerowskich. Koniec II wojny światowej w Europie. W chwili zakończenia wojny ludowe Lotnictwo Polskie liczyło: 15 554 żołnierzy, w tym 7 generałów, 3335 oficerów, 5149 podoficerów, 5863 szeregowców oraz 1200 podchorążych i elewów w szkołach i ośrodkach szkolenia lotniczego; miało 751 samolotów, w tym 215 typu Po-2, 107 – Pe-2, 158 – Il-2, 130 typu Jak (w tym 29 – Jak-1) oraz 112 innych typów. 10.05. rozpoczęło się przebazowywanie jednostek lotnictwa LWP z terenu Niemiec na lotniska w kraju. 18.05. odbyła się pierwsza promocja w Technicznej Szkole Lotniczej w Zamościu. Stopnie oficerskie otrzymało 12 absolwentów, którzy pozostali w TSL jako instruktorzy-wykładowcy. Tymczasem we Włochach koło Warszawy, gdzie mieściła się czasowo redakcja odrodzonej „Skrzydlatej Polski" (powołanej 31.03.1945 rozkazem dowódcy lotnictwa WP), trwały gorączkowe przygotowania redaktorów w stalowych lotniczych mundurach do wydania pierwszego numeru. Został on wydrukowany w nakładzie 5 tys. egz. w końcu maja w Łodzi (zakłady GZP WP przy ul. Piotrkowskiej 104a), a rozkolportowany w kraju w czerwcu.

W tym czasie, w maju, rozpoczęto już latanie na szybowcach w Krośnie, Krakowie, Na Żarze i w Fordonie. Tamtej pierwszej powojennej wiosny, 34 lata temu, z wielką radością i ogromną energią rozpoczęto, w ludowej już Polsce, odbudowę lotnictwa polskiego. Może któryś z Czytelników podzieli się z nami wspomnieniami z tamtych dni i miesięcy?

Ikarus

z lotu po kraju

X KRAJOWY ZJAZD TPP-R

Z udziałem ponad 800 delegatów reprezentujących różne środowiska społeczne i zawodowe, obradował 21 kwietnia w Warszawie X Krajowy Zjazd Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Zjazd dokonał oceny różnorodnych form działalności ideowo-wychowawczej tej organizacji w ostatnich 4 latach, przyjął program dalszej pracy do 1983 r. oraz dokonał wyboru nowego 211-osobowego Zarządu Głównego TPP-R i 25-osobowej Głównej Komisji Rewizyjnej.

W dyskusji zabrał głos m.in. ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski**, który powiedział m.in.: „Z trybuny tego zjazdu pragnę jeszcze raz podziękować za serdeczne gratulacje od TPP-R, jakie otrzymaliśmy podczas pamiętnego lotu orbitalnego. Ta depesza sprawiła nam, Klimukowi i mnie, szczególną satysfakcję.

Jako uczeń, a następnie jako podchorąży, a potem jako oficer wychowywałem się w Polsce Ludowej, a do lotu kosmicznego przygotowywali mnie wspaniali specjaliści radzieccy. Ten wspólny polsko-radziecki lot w Kosmos jest krokiem naprzód w ramach programu INTERKOSMOS. Polscy uczeni i inżynierowie są autorami wielu urządzeń służących nie tylko dla nauki, ale także dla naszej gospodarki narodowej.

Z głębokim wzruszeniem, w 34 rocznicę podpisania Układu o Przyjaźni, Pomocy i Współpracy, sięgamy pamięcią do 1945 roku i widzimy jak wiele dokonaliśmy. Przyjaźń między narodami polskim i radzieckim została scementowana przez wspólnie przelaną krew naszych ojców i braci.

Jestem dumny z tego, że uczestniczę i będę mógł uczestniczyć w przyszłości w pracach TPP-R".

Na zakończenie swojego wystąpienia ppłk M. Hermaszewski, przy spontanicznym aplauzie delegatów, przekazał Towarzystwu proporzec, który towarzyszył mu w Kosmosie i który – w myśl słów ofiarodawcy – powinien stać się symbolem więzi łączącej nasze narody i nasze państwa.

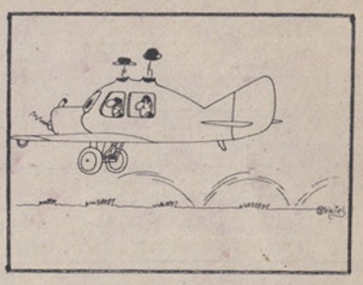
Przewodniczącym ZG TPP-R został ponownie członek Biura Politycznego KC PZPR, wicepremier **Jan Szydlak.** Jednym z wiceprzewodniczących ZG wybrano wiceministra komunikacji, gen. dyw. pil. **Jana Raczkowskiego.** Sekretarzem generalnym ZG TPP-R został **Wacław Barszczewski.** W skład prezydium ZG wszedł m.in. pierwszy polski kosmonauta – ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski.**

„MOST POWIETRZNY" WARSZAWA – TITOGRAD

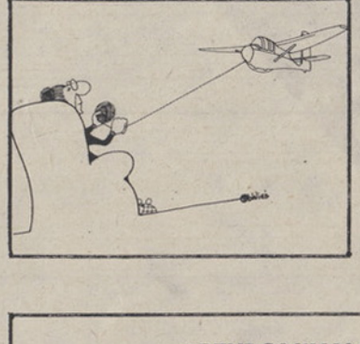
W dniach 21–23 kwietnia br. działał „most powietrzny" uruchomiony między Warszawą a Titogradem, stolicą dotkniętej klęską trzęsienia ziemi Republiki Czarnogóry w Jugosławii. W kilkunastu rejsach samoloty PLL LOT dostarczyły ofiarom katastrofy namioty, koce, materace, śpiwory, ubrania, tekstylia, antybiotyki i szczepionki oraz koncentraty spożywcze. Polska znalazła się wśród krajów, które jako pierwsze pospieszyły z konkretną pomocą dla dotkniętych klęską mieszkańców Czarnogóry.

SPOTKANIE KOMBATANTÓW LOTNIKÓW NA OKĘCIU

W Krajowym Porcie Lotniczym na Okęciu w Warszawie odbyło się 18 kwietnia br., w Miesiącu Pamięci Narodowej, koleżeńskie spotkanie kombatantów z Lotniczego Koła ZBoWiD – Okęcie. Przybyło na nie kilkudziesięciu członków Koła, udział wzięli także wiceminister komunikacji, gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski,** wiceprezes Zarządu Dzielnicowego ZBoWiD na Ochocie, **Zygmunt Neugebauer** oraz przewodniczący warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, **Jerzy Osiński.** Obecni byli sekretarze Komitetów Zakładowych PZPR LOTU i Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych oraz przewodniczący Rad Zakładowych obu instytucji. Spotkanie, przy lampce wina, upłynęło w miłej atmosferze.



Rys. Wiesław Fuglewicz (2)



KURS INSTRUKTORÓW LOTNIARSTWA

Zarząd Główny Aeroklubu PRL wspólnie z Akademią Wychowania Fizycznego we Wrocławiu zorganizował w dniach 23 kwietnia – 1 maja br. w Jeleniej Górze (Jeżów Sudecki) i Sobótce kurs szkoleniowo-doskonalący dla instruktorów lotniarstwa. Program kursu obejmował zajęcia teoretyczne o tematyce specjalistycznej (w tym organizacja działalności lotniowej, pedagogika, zasady budowy lotni, metodyka i bezpieczeństwo szkolenia), loty metodyczne, sprawdzian pilotażowy i egzamin teoretyczny. Absolwenci kursu otrzymali uprawnienia do szkolenia lotniowego w Aeroklubie PRL.

WYDAWNICTWA

KAZIMIERZ CHORZEWSKI: **Z DAWNYCH LOTÓW.** Wydawnictwo MON – 1979. Wydanie 2. Wspomnienia. Str. 232, cena 30 zł.

ANDRZEJ RACHWAŁ: **LOTNICZE MODELE WYCZYNOWE NA UWIĘZI.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – 1978. Wydanie 2. Str. 84 + 4 tabl. cena 70 zł.

ZMARLI

20 kwietnia 1979, w wieku 64 lat, **IGNACY SABALSKI,** emerytowany pracownik PLL LOT, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi, odznaką I stopnia z trzema diamentami „Zasłużony dla PLL LOT", Honorową odznaką Zasłużonego Działacza ZZTiD.

W Montrealu zmarł nagle **ZDZISŁAW WAŚ,** nawigator pokładowy, długoletni pracownik PLL LOT.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- FOTOMELDUNEK Z DĘBLINA
- DROGOWSKAZY POSTĘPU
- WSZYSTKO DLA GOSPODARKI
- TRENING
- W AEROKLUBIE PODKARPACKIM
- CZARTERAMI W ŚWIAT
- WĘGIERSKIE WINO
- STEROWCE ŁĄCZYŃSKIEGO

NASZA OKŁADKA:

Grupa podchorążych Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie – podczas wykładu.

Zdjęcie: Lech Zielaskowski

PRZYPOMINAMY CZYTELNIKOM O NOWYM ADRESIE REDAKCJI

Prosimy do nas pisać pod adresem:

„SKRZYDLATA POLSKA"

ul. Nowy Świat 24 m. 2

00-373 WARSZAWA 1

Telefony redakcyjne – bez zmian.

KALEJDOSKOP nigeryjski

Od czasu, gdy w 1973 roku po raz pierwszy w historii WSK-Świdnik śmigłowiec Mi-2 wyruszał na podbój rolniczego świata pod znakiem PHZ-PEZETEL i stawiał swoje pierwsze kroki w Iranie, minęło długich sześć lat.

W tym czasie usadowił się on na dobre w Egipcie, Sudanie, Iraku, Libii, Europie Północnej, zawędrował nawet za Atlantyk, a w kraju nastąpiła istna eksplozja zapotrzebowania na ten dziwny stwór latający. Nie sądziłem, że będzie mi dane jeszcze raz zaczynać coś nowego, tym razem w Nigerii. Podobnie jak do Iranu, ruszyłem do Nigerii w nieznane. Poniżej garść wspomnień.

WIESŁAW MERCIK

PIERWSZE KROKI

Po non stop locie z Frankfurtu wylądowaliśmy szczęśliwie w Lagos — stolicy Republiki Federalnej Nigerii i stolicy stanu Lagos.

Opuszczamy samolot i od razu jesteśmy w pralni. Ogarnia nas mokre, lepkie, o specyficznym zapachu powietrze. Nie jest to stwierdzenie odkrywcze, ale trudno otrząsnąć się z takiego wrażenia.

Lagos leży nad morzem, szerokość geograficzna ok. NO 6.20. Fakt, że lotnisko oddalone na północ od centrum miasta, zlokalizowanego na wyspie, wcina się prawie 20 km w głąb lądu, nie ma większego znaczenia. Tropik mokry sięga znacznie głębiej w interior Nigerii. Po paru krokach czujemy, jak pot strumyczkami spływa nam po plecach. Na przedstawicielu PEZETEL, stałym bywalcu krajów afrykańskich, wydaje się nie robić to większego wrażenia. Maszeruje prosto do portu, z nierozłączną czarną teczką, która zresztą zjednała mu później przydomek Mr. Czarna Teczka.

Większy barak, przyćmione światło, parę skrzypiących wentylatorów u sufitu i tłum pasażerów. Ponad głowy stłoczonych ludzi wystaje coś na kształt ambon, w których oddzielnie urzędują służby: sanitarna i paszportowa. Las wyciągniętych rąk z paszportami i książeczkami zdrowia. Każdy chce być pierwszy.

„May I help you? May I help you? — może pomóc, proponują wyrostki.

— Dziękuję — dam sobie radę sam!

Jeden z takich ponawiał propozycję kilka razy i mimo odmowy stał przy mnie jakby wiedział, że nie miałem szczepień przeciwko żółtej febrze. I jak tu nie wierzyć w telepatię! Gdy wreszcie dopchałem się do kontrolera sanitarnego, ten zerknął tylko do książeczki, wydał jakiś dziwny dźwięk i wrzucił ją wraz z paszportem w czeluście swojej ambony.

Mój cień jakby tylko na to czekał. On wiedział, że będę jego ofiarą. Uśmiechnięty od ucha do ucha (ach, te zęby!) mówił: — A co, nie mówiłem, że będzie pan potrzebował mojej pomocy? Był pan taki hardy.

„Czarna teczka" okazała się pomocna — wręczone 40 zielonych" uczyniły, iż dalej wszystko potoczyło się gładko. Życie jest proste, trzeba mieć tylko właściwego opiekuna. Frycowe trzeba było jednak zapłacić!

W Nigerii, a w Lagos szczególnie, kto nie posiada samochodu ten niewiele znaczy albo rujnuje się na taksówki. W tym mieście zatłoczonym do granic przyzwoitości załatwienie czegokolwiek wymaga czasu i cierpliwości. Udaje się nam względnie szybko w tych warunkach dopełnić formalności kontraktowych, uzyskać zgodę Civil Aviation Authority na loty śmigłowca z polską rejestracją i zawiadomić Warszawę, że formalności załatwione — czekamy na śmigłowiec. Pozostało nam spakować bagaż i do Kano na spotkanie śmigłowca wraz z mechanikami.

KANUUU... KANUUU...

Winno być wprawdzie Kano, a nie Kanuuu, ale w tym wypadku słowiański górował nad angielskim, zwłaszcza, że załogę „Ukrainy" transportującej śmigłowiec z Warszawy stanowili sympatyczni Bułgarzy.

W tym czasie, gdy radiotelefonista wywoływał swoje Kanuuu prosząc o pogodę, próbowaliśmy załatwić hotel dla oczekiwanych mechaników. Lądowanie „Ukrainy" zaplanowane było na godzinę 18. Kano położone ok. 800 km na północ od Lagos, przy granicy z Nigrem, przyjmujące zagraniczny ruch lotniczy, jest drugim co do wielkości miastem Nigerii. Znalezienie w nim hotelu mieszczącego się w wężowej delcie nie było sprawą prostą. W efekcie przyjechałem na lotnisko z godzinnym opóźnieniem.

Wpadam na briefing... Co z „Ukrainą"? Nie wiedzą! W kontroli obszaru ta sama sytuacja! Czytam telex jeszcze raz. Jest wyraźnie: Planowane lądowanie w Kano — 10 lipca 1978 — godzina 18.00. Sfrustrowany, w drodze do taksówki, zaczepiłem kontrolera ruchu z pierwszej zmiany. — Nie wiesz co się mogło stać z „Ukrainą"? — Co się miało stać? Stoi od godziny na peronie cargo! Wraz z ulgą przyszła również refleksja — memento na przyszłość. W czekającej mnie działalności lotniczej muszę liczyć głównie na własne siły.

Ostatecznie jeszcze raz okazało się prawdziwe stare porzekadło, że wszystkie drogi prowadzą do... Kano. A jak się ma jeszcze trochę szczęścia, dodali mechanicy, i trafi się na tę samą taksówkę, którą ty jechałeś, to drogi prowadzą również do tego samego... hotelu. W taki to prosty sposób byliśmy w końcu w komplecie: dwóch mechaników: Zenon Pąsiek, Sadek Czop i ja.

Wyładunek śmigłowca, co oczywiście budziło sensację, jak również części zapasowych, odbyło się bez zacięć. Nie mieliśmy również zacięć z montażem śmigłowca. Trzynastego (!) lipca byliśmy gotowi do oblotu technicznego pod nadzorem przedstawiciela IKCSP, a tym samym do pierwszego lotu śmigłowca Mi-2 o znakach SP-SEM, nad terytorium Nigerii.

Następnego dnia miała zacząć się przygoda nigeryjska od przebazowania śmigłowca do Maiduguri — stolicy Borno State i naszej stałej bazy.

Złożyłem plan lotu, a że dystans był bliski granicy zasięgu śmigłowca, wpadłem do meteo zasięgnąć języka.

...pogoda przewidywana na jutro będzie... chmury... podstawy... i wiatr będzie normalny do 5 m/s.

Co to znaczy „normalny" zapomniałem jednak zapytać. Wyjaśnienie uzyskałem dopiero przed startem.

REJON JEZIORA CZAD

Uzyskanie dobrej mapy lotniczej nie mieściło się w granicach moich możliwości — kupiłem więc Road Map of Nigeria — dwumilionówkę! Mapa miała wygląd raczej sympatyczny, bowiem zamiast rzeźby terenu miała różne malowidełka: meczet, sterty orzeszków ziemnych, wielbłądy itp, ale trudno z niej odczytać, co mnie czeka.

Wystartowałem do Maiduguri wcześnie rano. Kano tonęło w mroku. Był szczyt pory mokrej i nad północną stroną miasta wisiał monstrualny cumulonimbus nasączony deszczem. Na wschód w stronę Maiduguri niebo było czyste.

Po uporaniu się z drobnymi kłopotami — typowymi dla wyjścia VFR z lotniska, przypomniałem sobie rozmowę z synoptykiem: To pan nie wie co to znaczy wiatr normalny?

Północna Nigeria o szerokości co najmniej 350 km, dalej na południe nie latałem, ma klimat zdecydowanie podzielony na porę mokrą i suchą. Pora mokra, mniej więcej od maja do października, oprócz burz tropikalnych przynosi z sobą wiatr stale wiejący z sektora zachodniego — przeważnie z kierunku 220—260°. Przy tak ustabilizowanych wiatrach zrozumiałe było zdziwienie synoptyka. W porze suchej wiatr jest równie ustabilizowany — „normalny", tyle że zmienia kierunek na przeciwny, zwykle 040—060°, jest jednak znacznie mocniejszy i ma swoją nazwę — harmatan. Wieje z obszarów Sudanu, jest suchy i okresowo powoduje ograniczenie widzialności do 100—200 m.

W miarę jak upływały minuty lotu i dzień nabierał blasków uświadamiałem sobie, że widzialność jest właściwie nieograniczona. Cudowne zjawisko towarzyszące porze mokrej! Nasze lotnicze powiedzonko o widzialności „milion na milion" miałoby swoje uzasadnienie w tej strefie pod warunkiem dodania paru zer.

Żeby jednak życie awiatorów nie było zbyt łatwe, a zwłaszcza tych, którzy latają nisko i nie korzystają lub nie mogą korzystać z wymyślnych urządzeń radiowo-nawigacyjnych, ta część Nigerii jest przerażająco, niewiarygodnie płaska — jak jeden gigantyczny stół bilardowy. Tak, że w końcu z tej widzialności niewielki pożytek, gdy pod sobą ma

Pejzaż nigeryjski. Zbawienny cień samotnego drzewa.

DZIEŃ ZWYCIĘSTWA

Gdy w blasku pochodni pochylą się sztandary przed Grobem Nieznanego Żołnierza w Warszawie, gdy w czasie apelu poległych zabrzmią słowa „polegli na polu chwały" i przejmujący stukot werbli zmąci ciszę — nie sposób oprzeć się refleksjom.

W tym roku obchodzimy trzy znaczące rocznice: 22 lipca — 35-lecie Polski Ludowej, 23 sierpnia — 35 rocznicę rozpoczęcia działań bojowych ludowego Lotnictwa Polskiego, 1 września — 40 rocznicę napaści Niemiec hitlerowskich na Polskę.

Nasz kraj był pierwszym, który zbrojnie oparł się hitlerowskim planom ujarzmienia świata. Egzamin bohaterstwa i poświęcenia zdali żołnierze polscy, wśród nich również lotnicy, którzy od pierwszego dnia Wojny Obronnej Polski 1939 r. podjęli nierówną walkę z wrogiem. Wojska niemieckie, w tym hitlerowską Luftwaffe, poniosły w Polsce duże straty. Nasze lotnictwo i obrona przeciwlotnicza zniszczyły lub uszkodziły blisko 600 samolotów wroga.

Okupowanie kraju nie było równoznaczne ze złożeniem broni przez naród polski, który przystąpił niezwłocznie do walki podziemnej. Ci natomiast żołnierze polscy, którzy przekroczyli granice, przystąpili do formowania regularnych jednostek lądowych, lotniczych i morskich we Francji, Anglii, a następnie w Związku Radzieckim.

Władze hitlerowskie postanowiły nie tylko zlikwidować Polskę jako państwo, lecz fizycznie zniszczyć jej naród. Ten plan ludobójczy z każdym dniem nasilano: szalał terror, człowiek nie był pewien swego losu. Nienawiść do okupanta hitlerowskiego i patriotyzm narodu polskiego spowodowały tworzenie zorganizowanego ruchu oporu. Formowano oddziały w miastach i wsiach, do walki przystępowały oddziały leśne. Powstawała wielka armia podziemna. W armii tej sformowano również oddziały lotnicze, przygotowujące się do przejęcia lotnisk i sprzętu, a także do stworzenia form organizacyjnych ruchu lotniczego, warsztatów itp. Nasilała się działalność dywersyjno-wywiadowcza oddziałów spadochronowych ludowego Wojska Polskiego. Rozpracowano tajemnicę hitlerowskiej broni odwetowej V i przekazano ją do Anglii. Przyjmowano zrzuty sprzętu wojskowego. Lotnictwo polskie współdziałało z ruchem oporu w kraju i prawie całej Europie.

Lotnictwo polskie uczestniczyło we wszystkich rodzajach działań w II wojnie światowej; w tym w walkach powietrznych, rozpoznawaniu celów strategicznych wroga, w zrzutach broni, amunicji i sprzętu medycznego, w osłonie wypraw bombowych, w wyzwoleniu Polski, w atakowaniu i bombardowaniu Niemiec hitlerowskich z Berlinem włącznie. Polacy walczyli najdłużej i prowadzili walkę z wrogiem tak na froncie podziemnym w kraju, jak na zachodzie i wschodzie, a następnie współdziałali w wyzwalaniu kraju. Samoloty z biało-czerwoną szachownicą walczyły nad Europą, Afryką, Atlantykiem, a nawet Azją, zaś od 1944 r. na głównym froncie wojny — radziecko-niemieckim.

Polski wkład w zwycięstwo mocno liczył się w walce z Niemcami hitlerowskimi, miał rozmiary, jakimi nie może proporcjonalnie do swoich możliwości poszczycić się żaden inny kraj. Bohaterem został cały naród. Za zwycięstwo nad Niemcami hitlerowskimi zapłaciliśmy cenę niezwykle wysoką — stratą 6 milionów naszych obywateli.

W operacji berlińskiej, która ostatecznie przypieczętowała rozgromienie wroga, zaszczyt uczestniczenia przypadł także naszemu ludowemu wojsku, w tym również lotnictwu. Żołnierze polscy obok radzieckich byli jedynymi reprezentantami wojsk sojuszniczych, którzy szturmowali stolicę III Rzeszy i zatknęli tam swoje sztandary.

Udziałem i wynikami w walce lotnicy polscy przyczynili się do ostatecznego zwycięstwa. Stanowili oni czwartą pod względem liczebności i możliwości bojowych siłę powietrzną w lotnictwie sojuszniczym po ZSRR USA, i Wielkiej Brytanii. Niejednokrotnie uczestniczyli w niezwykle trudnych i ważnych strategicznie operacjach lotniczych.

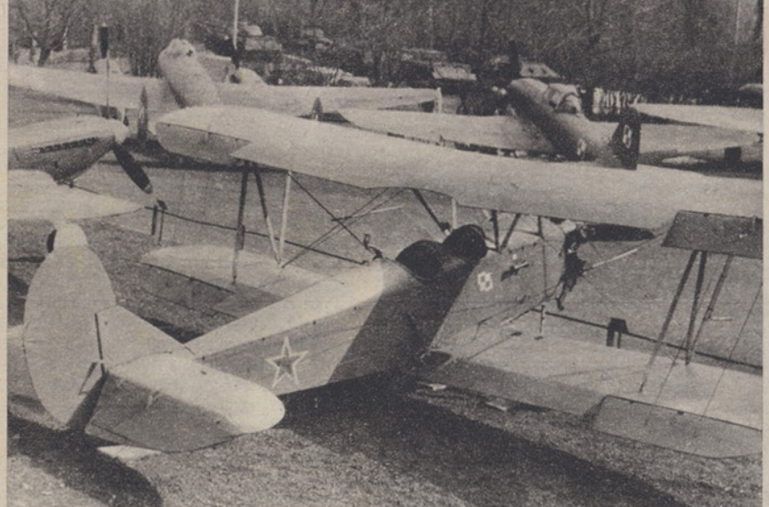
Historia sprawiła, że kiedy na pierwszych wyzwolonych terenach naszego kraju obejmował władzę Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego, na lotniskach usytuowanych w rejonie Lublina lądowały w połowie sierpnia samoloty z biało-czerwonymi szachownicami. Należały one do polskich jednostek sformowanych w Związku Radzieckim, tam gdzie swój rodowód wzięło ludowe Wojsko Polskie. Przemierzając swój szlak bojowy, najkrótszą drogą do Polski — ramię w ramię z dźwigającą główny ciężar wojny Armią Radziecką, powołane z woli narodu pod kierownictwem partii ludowe Wojsko Polskie niosło wolność ziemi polskiej, przywracało narodowi piastowską ojcowiznę. Jego czyn zbrojny nadał szczególną rangę moralną polskiemu wkładowi w zwycięstwo, utrwalił polsko-radzieckie braterstwo broni i przyjaźni zadzierzgnięte na polu walki wspólnie przelaną krwią.

Po zakończeniu wojny żołnierze ludowego Wojska Polskiego wykonali wielką pracę polityczną nad upowszechnieniem idei Manifestu Lipcowego, byli propagatorami sojuszu robotniczo-chłopskiego w realizacji reformy rolnej, ogromną rolę odegrali w zagospodarowaniu ziem północnych i zachodnich. Polityczny i wojskowy udział w walce klasowej wiązali z rozbrajaniem pól minowych i współdziałaniem w odbudowie życia gospodarczego kraju.

W przededniu 34 rocznicy zwycięstwa wspominamy czyny i dokonania żołnierza polskiego w okresie II wojny światowej, naszego narodu, lotnika polskiego. Wspominamy nieprzypadkowo. One to bowiem legły kamieniem węgielnym u podstaw naszej ludowej państwowości.

W tych dniach odbywa swe obrady Kongres Związku Bojowników o Wolność i Demokrację. Zrzesza on w swych szeregach wielu kombatantów, w tym także lotników. W latach wojny zbowidowcy mężnie walczyli z wrogiem, dziś biorą aktywny udział w życiu społeczno-politycznym kraju, wnosząc ważny wkład w rozwój naszej socjalistycznej Ojczyzny. (m)

Młodzież szkolna w jednej z sal Muzeum Wojska Polskiego zapoznaje się z tradycjami walk, a przede wszystkim ze szlakiem bojowym ludowego Wojska Polskiego.
Zdjęcie: WAF i A. Zięba



Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Fragment ekspozycji samolotów z okresu minionej wojny, jak i po jej zakończeniu, które były na uzbrojeniu ludowego Wojska Polskiego.

Polskie jednostki lotnicze walczące na frontach II wojny światowej:
wykonały — 116 tys. lotów bojowych
zestrzeliły — 999 samolotów wroga na pewno
206 prawdopodobnie
300 uszkodziły
190 pocisków V-1
zrzuciły — 16 067 ton bomb lotniczych.

Dziewczynka z dżu-dżu (wyżej) ● W pogoni za szarańczą — Kamerun.

Zdjęcia autora

się tylko busz bez żadnych znaków orientacyjnych — coś jak lot nad morzem.

Po godzinie lot staje się już zupełnie monotonny. Śmigłowiec popychany „normalnym" wiatrem spokojnie połyka kilometry, mechanicy już dawno śpią. Nawigacja jest dziecinnie prosta. Niewielkie zboczenie z trasy w prawo pozwala mi od Potiskum (lotnisko polowe) — połowa trasy — wziąć pod pachę drogę — taką nigeryjską „trasę Rabanowskiego", która prowadzi prosto do Maiduguri. Nie ma żadnych powodów do zmartwień. A jednak! Powoli kiełkuje niepokój. Gdzie to Maiduguri? Niby wszystko się zgadza. Droga pod pachą, radiokompas pracuje — namiar zero, do zaplanowanego czasu przylotu brakuje 6 minut, łączność czysta i głośna, a lotniska i miasta nie widać!

Później w swej wielomiesięcznej pracy w tym rejonie nie było kierunku, z którego bym nie wlatywał do Maiduguri i mimo absolutnej pewności, że byłem na kursie prowadzącym do celu, Maiduguri pojawiła się w ostatniej chwili. Płaskie miasto, jak wszystko, w tym rejonie, wtapiało się w przyrodę i nie ułatwiało nawigacji.

Stan Borno — widziany z góry — przypomina piegowate ciało, gdzie piegi to parę lub kilkanaście chat otoczonych polem uprawnym, ginących w bezkresie buszu. Oczywiście jest to obraz uproszczony, ale niewiele odbiegający od prawdy. Stan, który daje się wpisać w kwadrat o bokach 300 na 300 km, ma swą siatkę dróg asfaltowych — utwardzonych, ale tak rzadką, że można ją traktować jako węzłowe źródło informacji nawigacyjnej. Jak trafić do wioski w szczerym buszu, oddalonej od Maiduguri o powiedzmy 150 km — to już inna historia. W każdym bądź razie należało się uczyć nowej nawigacji — uczyć się symbiozy z przyrodą.

Na razie wiadomo było, że Stan Borno to rejon naszej pracy, gdzie we współpracy z West African Chemical Co. (nasz kontrahent) i Federalnym Departamentem Rolnictwa mamy zwalczać konika polnego, ptaki quelea — na szarańczę miała przyjść pora później.

KONIK POLNY

Skłonni jesteśmy, gdy mowa o plagach, wymienić szarańczę, ale nie konika polnego. Wręcz przeciwnie, darzy się go sympatią, a w bajkach przedstawia jako sentymentalnego skrzypka na równi ze świerszczem. Praktycznie od lipca do połowy października miliony koników wyniszczą wszystko co zielone, świeże, soczyste, a więc pola uprawne. Gdy tylko wyląduję, zjawiają się zatroskani rolnicy. Niektórzy przynoszą woreczki, nawet worki, pełne koników jako dowód świadczący o konieczności opryskania właśnie ich pola. Błagalnym wzrokiem proszą o pomoc, niektórzy złorzeczą. Uświadamiam sobie swoją bezsilność i beznadziejność sytuacji. Nie jeden lecz setki śmigłowców należałoby wprowadzić do akcji i to jednocześnie, żeby zwalczyć tę plagę.

Nastały dla nas ciężkie, mozolne dni. Początkowa wahadłowe loty — wylot rano, praca i wieczorem powrót do Maiduguri. Potem wykonywaliśmy wyloty na kilka dni do jednej wioski lub na kilkanaście dni, w różne rejony o krytycznym zagęszczeniu koników powyżej 100 na 1 metrze kwadratowym!

Samo latanie nie miało specjalnej historii — było raczej proste, ale całokształt pracy i życia miał swoją specyfikę. Weszliśmy na teren, który dotychczas należał do firmy zachodnioniemieckiej, wykorzystującej do zwalczania szkodników śmigłowiec Bell 47G z zabudowanymi ośmioma atomizatorami do rozprysku chemikaliów w bardzo małych dawkach 0,5—1,0 litra na hektar i średnicy kropli 60—80 mikronów.

Nie mogliśmy być gorsi. Mieliśmy swoje problemy adaptacyjno-techniczne, bo któż ich nie ma. Ponadto praca z wysoko stężonymi chemikaliami, bez kropli wody, odbiegała od dotychczasowych schematów. O tak, dla przykładu, można wymienić jeden z najprostszych problemów, z którym należało sobie jakoś poradzić:

— konwencjonalny oprysk wykonuje się dawką 20—40 litrów na hektar, a więc w jednym locie śmigłowiec Mi-2 opryskuje 35—15 hektarów w zależności od warunków terenowych i klimatycznych i pochłania to ok. 15 min. lotu.

Przy dawce 0,5—1,0 litra na hektar opryskiwaliśmy 300—600 ha w czasie ok. 1 godziny. Natychmiast powstał problem, jak po godzinie lotu na wysokości 1—3 m i często przy znacznym oddaleniu od lądowiska szybko odnaleźć bazę roboczą — zagubioną w buszu. Niby sprawa prosta, a jednak powrót po najkrótszej drodze to nie tylko satysfakcja, to również wydajna i ekonomiczna praca. Najprostszym rozwiązaniem problemu okazał się zwykły jaskrawy worek, zamocowany na tyczce przywiązanej do drzewa — służącej również jako antena do naprowadzania przez radio, jeżeli mechanik widział śmigłowiec. Nic nie wystaje w buszu ponad wierzchołki drzew — worek był więc dość dobrze widoczny.

Tułacze życie cygana w namiocie Gdynia Super IV, w całkowitym odosobnieniu, problemy żywienia, a przede wszystkim wody i zabezpieczenia przed nieznanymi chorobami — to garść kłopotów, z którymi trzeba było sobie jakoś poradzić, a nie zawsze byliśmy w stanie. Na przykład do ochrony osobistej mieliśmy... scyzoryki! Narzędzie wprawdzie ostre, ale praca w buszu to nie majówka na Bielanach. Można by tak bez końca. Te i tym podobne problemy i przeżycia nie pozwolą mi po powrocie do kraju spojrzeć z sympatią na naszego polowego skoczka.

PTAKI QUELEA, CZYLI POZNAJ SAMEGO SIEBIE.

Kiedyś memu koledze, pilotowi doświadczalnemu Instytutu Lotnictwa — S. Wielgusowi, w locie z Warszawy do Świdnika wpadła jaskółka we wlot do silnika turbinowego śmigłowca Mi-2. Zdjęcie ptaka, który cudem utrzymał się we wlocie i nie został przemielony przez sprężarkę, do dziś leży pod szybą na mym biurku. A co by się stało, gdyby takich ptaków wpadło kilkanaście?

Loty na zwalczanie ptaków quelea są przeciwne naturze pilota, ale w rejonie jeziora Czad, gdzie ubogie rolnictwo jest podstawą egzystencji, nie ma litości dla tych ptaszków podobnych do wróbli. Czynią spustoszenia tak ogromne, że wymienia się je na równi z szarańczą. Szkopuł w tym, że można je tylko zwalczać o późnym zmierzchu, gdy wrócą z żerowisk i na dobre zalegną w gniazdach lub w miejscach wykorzystywanych na nocleg (zwykle wielokrotnie). Stopień zagęszczenia ptaków jest przerażający. Gdy objeżdżałem Landroverem miejsce noclegu, dla lepszej lokalizacji rejonu, i stanąłem oko w oko z chmurą ptaków zalegającą obszar ok. 100 ha, przypomniałem sobie niewinną historię wspomnianą na wstępie.

A więc — kto kogo? Wypracowanie właściwej metody oprysku to zwycięstwo lub klęska.

Firma Air Lloyd, subwencjonowana przez rząd RFN w ramach pomocy gospodarczej tego rządu dla Nigerii, wypracowała metodę skuteczną ale mało praktyczną — zresztą idealnie dopasowaną do warunków płatności, tj. aby trwać jak najdłużej:

Śmigłowiec rozpylał lotną chmurę trucizny (Quelatox) nad miejscem gnieżdżenia ptaków o zmierzchu w warunkach ciszy i inwersji. Ptaki spłoszone nadlatującym śmigłowcem ulatywały, ale wracając musiały przejść przez zalegającą warstwę chemikaliów w powietrzu.

Na takie warunki można było czekać całymi dniami, podczas gdy ptaki siały spustoszenie. Metoda taka miała jednak charakter tabu, uświęconego powagą firmy. Przyspieszyć akcję — znaczyło działać tak, aby ptaki musiały przejść przez warstwę rozpylonej trucizny już w momencie ucieczki z miejsca nocnego wypoczynku. Należało więc działać szybko, zwiększyć dawkę trucizny i rozpoczynać akcję prawie w nocy, gdy ptaki zapadły w gałęzie i listowie krzaków.

Zwiększenie dawki trucizny dawało efekty prawie 100-procentowe, ale niestety, ...ptaki po akcji były zbierane przez miejscową ludność z przeznaczeniem na konsumpcję i sprzedaż na jakieś miejscowe medykamenty! Istniało niebezpieczeństwo zatruć.

Jako ostateczny oręż w walce pozostawało rozpoczęcie akcji późnym zmierzchem. W tych szerokościach geograficznych przejście z dnia w głęboką noc trwa b. krótko, ok. 30 min. Oprysk rozpoczynający się późnym zmierzchem kończył się lądowaniem w nocy. Wyniki były bardzo dobre, ale pilot kończący akcję musiał wracać do bazy z takim wyczuciem, aby uniknąć kontaktu z oszalałą, bezładnie latającą chmurą ptaków. Liczne plamy krwi, przyklejone pióra na szybach, łopatach, kadłubie czy śmigle wskazywały, że nie zawsze akcja kończyła się pełnym sukcesem. Najbardziej zmartwieni i zdenerwowani byli mechanicy, którzy w bazie z rakietnicami w rękach, przy radiostacji i z zapalonymi reflektorami samochodów oczekiwali na wynik akcji „kto kogo".

DWA MOSTY

— Panie doktorze, wyjeżdżamy do Nigerii — to strefa malaryczna. Jakie lekarstwa, dawki profilaktyczne, lecznicze?

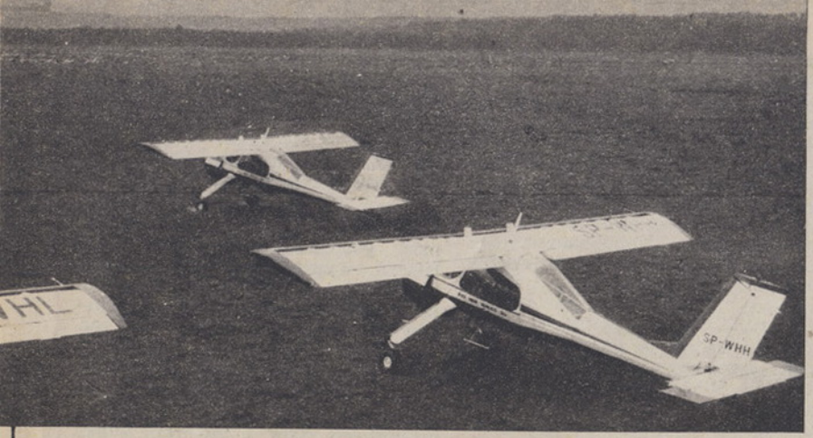
— Arechin, arechin, panowie, a dawki..., a... no wiecie!

— Panie doktorze, przyjechaliśmy do Nigerii, pracuje pan w szpitalu w Maiduguri, jak jest z tą malarią naprawdę, czy mamy brać...

— Wiem, wiem — arechin! Nie, wyrzucić cały zapas. Ponieważ pracujecie w buszu i możecie nie zdążyć do szpitala, kupcie sobie zestaw awaryjny, który pozwoli wam przetrwać pierwszy atak — pilot bezwzględnie musi go mieć przy sobie, bo nie wiadomo, kiedy i jaka odmiana malarii go dopadnie. Natomiast jak potrafi być z tą malarią naprawdę — posłuchajcie opowieści z mego życia.

...Jak co dzień jechałem swoim samochodem do szpitala — świeży, ogolony i w pogodnym nastroju. Po drodze był most nad rzeką. W pewnym momencie zobaczyłem zamiast jednego — dwa mosty.

DALSZY CIĄG NASTĄPI



U PROGU SEZONU

Intencje Aeroklubu PRL są dobre i chęci duże, ale możliwości — znacznie mniejsze. Takie zdanie usłyszałem na posiedzeniu jednej z komisji specjalistycznych Aeroklubu PRL, a ostatnio przysłuchiwałem się bądź uczestniczyłem w obradach komisji Szybowcowej, Samolotowej i Sportowej. Tak więc działania Aeroklubu PRL, chociaż ambitne, są na miarę wspomnianych możliwości. Trudno mówić o intensywnym rozwoju lotnictwa sportowego, chodzi raczej o utrzymanie stanu posiadania i optymalizację działań. Cieszy ożywienie działalności społecznej, pod której adresem w niedalekiej przeszłości padało sporo uwag krytycznych. Nowe władze Aeroklubu PRL starają się, by lotnictwo sportowe jak najlepiej spełniało swe zadania.

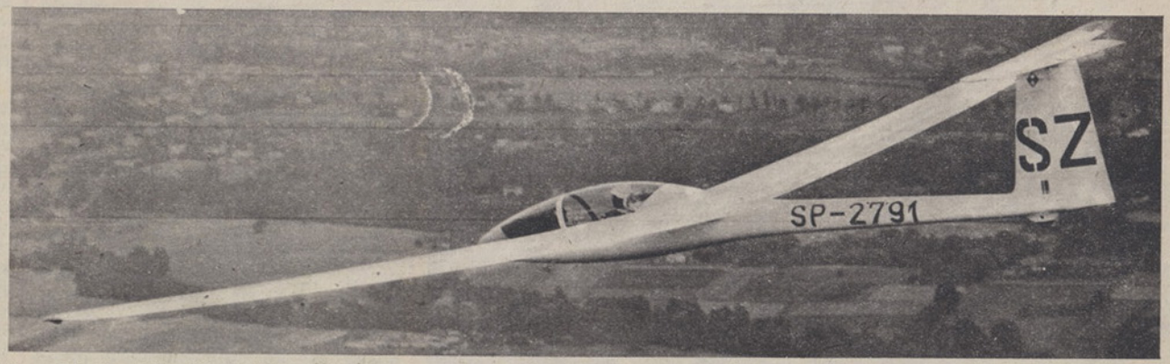
Sprawą, która należy do najważniejszych, jest bezpieczeństwo lotów i skoków spadochronowych. Znacznie więcej niż ostatnio poświęca się uwagi doskonaleniu kadry instruktorskiej, szkoleniu pilotów i spadochroniarzy, analitycznemu omawianiu wypadków lotniczych, egzekwowaniu niezbędnej wiedzy lotniczej. W Biurze Aeroklubu PRL powołuje się nawet nowy, kilkuosobowy wydział bezpieczeństwa lotów i skoków. Lotnictwo sportowe ma bowiem przygotowywać kadry do lotnictwa zawodowego i stwarzać możliwości uprawiania wyczynu sportowego w taki sposób, by doskonalenie umiejętności i przeżywanie wielkiej przygody było przede wszystkim b e z p i e c z n e. Niestety, już na starcie tych starań można mieć pewne obawy co do ich pełnej skuteczności. Z powodu niedostatku środków, sprzętu i możliwości, niektóre aerokluby regionalne nie są w stanie zapewnić wszystkim swym członkom pełnego treningu, gwarantującego utrzymanie bądź podnoszenie kwalifikacji lotniczych. Tak więc najlepsze przygotowanie teoretyczne do sezonu niewiele się przyda, jeśli nie poprze go solidny trening w powietrzu. Zanosi się więc dalej na to, że liczna grupa aeroklubowych pilotów i skoczków będzie mieć kłopoty nie tylko z solidnym polataniem bądź poskakaniem, ale może nawet z przedłużeniem posiadanych licencji lotniczych. Inna sprawa, że analiza wypadków lotniczych wskazuje, iż powodowane są one częstokroć przez doświadczonych pilotów i skoczków, a nawet instruktorów lotniczych.

Sprawą, która się wiąże z bezpieczeństwem w powietrzu i która ma wiele aspektów wychowawczych, jest praktykowane często wykonywanie ewolucji powietrznych poniżej ustalonych przepisami minimów. Z wieloletniej praktyki wiadomo, że np. bardzo dobry i doświadczony szybownik potrafi wykręcić się z wysokości dwustu, stu, a nawet kilkudziesięciu metrów, podczas gdy pilot mało zaawansowany, na ogół młody, zgodnie z przepisami już na wysokości 500 m powinien wybierać sobie pole do przygodnego lądowania. Postępowanie starszych i bardziej doświadczonych jest wielce oddziałującym przykładem dla mniej doświadczonych, młodych. Jeśli więc pilot „X" wykręci się ze stu metrów, to ja też mogę spróbować — myśli niejeden młodzieniec. Zapomina jednak, że „X" po mistrzowsku opanował szybowiec, że dysponuje sprzętem znacznie doskonalszym, że lepiej i wszechstronniej potrafi ocenić konkretną sytuację, że działa precyzyjnie i pewnie. Skutki takiego „brania przykładu" są częstokroć opłakane. Podobny sposób myślenia i działania spotkać można w każdej dyscyplinie lotniczej i dotyczy on różnych sytuacji w powietrzu, od startu do lądowania. O co więc chodzi? — Chodzi o PARAGRAF DLA MISTRZA. Inaczej mówiąc, przydałyby się oddzielne, ujęte w przepisach lotniczych postanowienia, zezwalające określonej grupie najbardziej doświadczonych pilotów i spadochroniarzy na wykonywanie powietrznych ewolucji poniżej ogólnych minimów, i to nie tylko podczas pokazów i specjalistycznych imprez. Chodzi o to, by to co robią dziś mistrzowie sztuki lotniczej niezgodnie ze sztywnymi i nieżyciowymi przepisami, robili zgodnie z ich literą, by dla pilotów i spadochroniarzy mniej doświadczonych, młodych nie było pretekstu do łamania obowiązujących przepisów, by przykład bardziej doświadczonych i starszych dopingował do podnoszenia kwalifikacji, by wychowywał, a nie działał antywychowawczo. Sprawę tę powinny rozwiązać drobne zaledwie korekty w obowiązujących i ogólnie dobrych przepisów lotniczych. Nic jednak nie zastąpi zdrowego rozsądku, o który u progu nowego sezonu chcielibyśmy zaapelować do wszystkich lotników.

Uznanie sportów lotniczych i lotniczego modelarstwa sportowego za równorzędne innym dyscyplinom sportowym wymaga wiele nowych dokumentów unifikujących. Dla przykładu: Komisja Sportowa APRL przedstawiła już trzecią wersję podstawowych zadań i uprawnień oraz status trenerów kadry narodowej w lotnictwie sportowym. Rozpatrzyła też wstępnie kartę praw i obowiązków sportowca, uwzględniając specyfikę lotnictwa sportowego. Niezależnie od klas wyszkoleniowych piloci, spadochroniarze i modelarze będą mogli zdobywać klasy sportowe. Klasy mistrzowska międzynarodowa i mistrzowska ustalone są jednoznacznie przez GKKFiS. Natomiast kryteria zdobywania klas niższych, poszczególne dyscypliny lotnicze poprzez swe komisje powinny przedstawić Komisji Sportowej APRL. Na razie dokonały tego tylko komisje Samolotowa, Szybowcowa, Spadochronowa i Modelarstwa Lotniczego. Godny podkreślenia jest fakt, że przedstawione propozycje klas sportowych wiążą się na ogół (i warunkują) z bezpośrednią walką podczas zawodów. Z dniem 22 lipca br. ma wejść w życie w całym sporcie polskim, a więc także w sporcie lotniczym i lotniczym modelarstwie sportowym, zwyczaj uroczystego nadawania godności reprezentanta kraju i regulamin odznaki „Reprezentant Polski".

Unifikacja sportów lotniczych z pozostałymi rodzajami i dyscyplinami sportu sprzyja także liczniejszemu ubieganiu się o odznaki nadawane przez GKKFiS. Coraz więcej wpływa więc wniosków o nadanie odznak Zasłużonego Mistrza Sportu i Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej. Słusznie, bowiem jest w lotnictwie sportowym liczna grupa osób, którym te odznaki od dawna się należą, a przecież rosną także nowi sportowcy i działacze, dla których wielką gratyfikacją jest zaszczytna odznaka. Jeśli jesteśmy przy odznakach, to warto wspomnieć o jeszcze jednej szansie, nie wykorzystanej dotąd przez polskie lotnictwo. Otóż Międzynarodowa Federacja Lotnicza od lat przyznaje Złoty Medal FAI. Niestety, Aeroklub PRL ani razu nie zgłosił kandydatury Polaka do tego medalu. Szkoda. Błąd ten należy naprawić w najbliższych latach. Godnych kandydatów nie powinno braknąć.

W Aeroklubie PRL powstała myśl kolejnej reorganizacji. Wedle niej dotychczasowe centralne ośrodki lotnicze zostaną wchłonięte przez miejscowe aerokluby regionalne, nie tracąc rzekomo nic z dotychczasowej rangi. Oczywiście nie w nazwach rzecz ale w działalności. Zaniepokoiło to jednak działaczy, członków jednej ze wspomnianych komisji, którzy w nowej propozycji dopatrują się początku końca wyczynowej działalności lotniczej na najwyższym poziomie. Wyrażono też zaniepokojenie nadmierną skłonnością Aeroklubu PRL do reorganizacji. Według opinii działaczy należałoby raczej rozwijać i udoskonalać dobre i sprawdzone wzory.



Na rodzimych „Wilgach" (wyżej) i „Jantarach" polscy piloci bro nic będą swej wysokiej pozycji na arenie międzynarodowej.
Zdjęcia: H. Kucharski i L. Zielaskowski

Spraw organizacyjnych w lotnictwie sportowym jest więc sporo, tymczasem sezon za pasem i coraz częściej mówi się o imprezach lotniczych. Wysiłek dewizowy Aeroklubu PRL skierowany jest w br. tylko na dwie imprezy: I Szybowcowe Mistrzostwa Klasy Klub w Szwecji (21—24 czerwca) i III Mistrzostwa Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich w Kanadzie (20—26 sierpnia). Bardzo duży nacisk kładzie się na udział naszych reprezentantów w zawodach państw socjalistycznych w poszczególnych dyscyplinach. Szybownicy wybierają się do Nitry (CSRS) w najsilniejszym składzie: S. Kluk i J. Ziobro w klasie otwartej, F. Kępka i S. Witek w klasie standard oraz H. Rynkiewicz i M. Paszyc w klasie kobiet. Akrobaci (CSRS) w najsilniejszym składzie: S. Kluk i J. Ziobro w klasie otwartej, F. Kępka i S. Witek w klasie standard oraz H. Rynkiewicz i M. Paszyc w klasie kobiet. Akrobaci samolotowi walczyć będą na Węgrzech, a spadochroniarze zmierzą się z najlepszymi zawodnikami państw socjalistycznych w Poznaniu. O podobnych zawodach myślą nasi piloci rajdowo-nawigacyjni, którzy występują do swych kolegów z państw socjalistycznych z propozycją zorganizowania w przyszłości zawodów tej rangi. Szybowniczki nie doczekały się jeszcze mistrzostw świata, ale nasze panie bronić będą swej wysokiej pozycji w świecie podczas I Kobiecych Szybowcowych Mistrzostw Europy na Węgrzech. Do 2-osobowej reprezentacji kandydują: A. Dankowska, B. Demczenko, P. Majewska, H. Badura i M. Popiołek. Naszych sportowców lotniczych czeka również kilka innych występów zagranicznych niższej rangi. Już kilka tygodni temu rozpoczęły się pierwsze obozy treningowe czołowych sportowców lotniczych. Lada dzień czołówka krajowa wystartuje w pierwszych zawodach ogólnopolskich. Mimo określonych trudności Aeroklubu PRL, rozpoczynający się sezon zapowiada się ciekawie i bogato. Oby przyniósł naszym skrzydlatym sportowcom nowe sukcesy, a wszystkim lotnikom — bezpieczne lądowania.

HENRYK KUCHARSKI

LOTNICY 35-lecia

Podpułkownik Jan Tałdykin.

VIRTUTI DLA IMIENIA

Nie opodal Połczyna Zdroju jest wzgórze niewielkie. A na tym wzgórzu jest polny głaz. A na tym głazie tablica ze spiżu. A na tej tablicy wyryto imię i nazwisko człowieka, który przeszedł i do historii, i do legendy polskich skrzydeł:

„W tym miejscu w dniu 16.III.1945 r. ppłk pil. JAN TAŁDYKIN, d-ca 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", zginął śmiercią lotnika, niosąc wyzwolenie ziemi, której przywróconą polskość krzewić będziemy wiecznie. Społeczeństwo Połczyna Zdroju".

Ten prosty, surowy pomnik wzniesiono Janowi Tałdykinowi 30 czerwca 1970 roku. W jakich okolicznościach zginął dowódca 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa"? Czym sobie zasłużył na trwałą pamięć w sercach i świadomości nie tylko mieszkańców Połczyna? Odwołajmy się do archiwalnych dokumentów i wspomnień weteranów najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego. W „Dzienniku 1 PLM „Warszawa" czytamy pod datą 16 marca 1945 roku:

„Ciężka strata pułku. W katastrofie podczas wykonywania zadania bojowego na samolocie „Jak" zginął ojciec pułku, dowódca pułku Tałdykin Jan Gordiejewicz".

1 PLM „Warszawa" stacjonował wtedy na lotnisku frontowym Borujsko w okolicach Mirosławca. Oddziały 1 armii WP toczyły zacięte walki o Kołobrzeg. Zmagania piechurów i artylerzystów wspierali z powietrza polscy lotnicy. Dwa dni później — 18 marca 1945 roku — nad Kołobrzegiem miały załopotać biało-czerwone sztandary.

Opowiada Jan Okulicz, który obsługiwał samolot podpułkownika Jana Tałdykina:

— Jeszcze na lotnisku w Bydgoszczy Tałdykin upodobał sobie nowiutką maszynę Jak-9. Ten samolot przydzielono mi do obsługi. Tego dnia skrupulatniej niż kiedykolwiek sprawdziłem wszystkie urządzenia Jaka. Miałem po prostu więcej czasu, gdyż do południa pogoda była nielotna. Rano podstawa chmur nad lotniskiem wynosiła nie więcej niż trzysta metrów. Po południu niebo trochę się przetarło. Polepszyły się warunki atmosferyczne. Niespodziewanie przyszedł rozkaz:

— Startują dwa Iły w osłonie dwóch Jaków.

Dowódca pułku zdecydował, że poleci osobiście z dowódcą 1 eskadry, kapitanem pilotem Stanisławem Lisieckim. Mój samolot był sprawny już od kilku godzin. Tałdykin przed wejściem do kabiny zdjął skórzaną kurtkę i czapkę. Powiedział:

— Janek, oddasz mi, gdy powrócę z lotu.

Cztery samoloty wystartowały kolejno i szybko zniknęły w chmurach. Powinny powrócić na lotnisko po upływie półtorej godziny. Minęło jednak zaledwie trzydzieści minut, gdy nad lotniskiem pojawiły się dwa Iły i jeden Jak. Kto wraca? Tałdykin czy Lisiecki? To pytanie niepokoiło nie tylko mnie. Kiedy maszyna myśliwska podchodziła do lądowania, przekonałem się, że to nie był mój samolot. Co z Tałdykinem? Kapitan Lisiecki podkołował. Wysiadł z kabiny. Szedł w naszym kierunku. Nogi miał jak z waty. W oczach dostrzegłem łzy. Zrozumiałem wszystko...

MELDUNEK NR 079

Jan Okulicz (dziś podpułkownik inżynier pilot oblatywacz) dokładnie zapamiętał szczegóły tamtych wydarzeń. Według dokumentów archiwalnych 1 PLM „Warszawa" owego fatalnego dnia — 16 marca 1945 roku — start czterech maszyn z Borujska nastąpił o godzinie 15.45. Powrót trzech samolotów na lotnisko o godzinie 16.15. Czas oczywiście moskiewski, bo taki obowiązywał w czasie działań frontowych. Dodajmy także, że pilotami Iłów-2 z 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego byli: porucznik Mikołaj Kitajew i chorąży Aleksander Pochodnia. Strzelcami pokładowymi byli: plutonowy Jerzy Jakowlew i kapral Mikołaj Berlizow.

Na trasie do Kołobrzegu warunki atmosferyczne pogarszały się. W meldunku o nadzwyczajnych wypadkach, podpisanym przez zastępcę dowódcy 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej do spraw polityczno-wychowawczych, podpułkownika Bogdanowskiego, czytamy między innymi, iż „w związku z trudnymi warunkami meteorologicznymi por. Kitajew, po uprzednim porozumieniu się z ppłk. Tałdykinem, postanowił nie wypełniać bojowego zadania, lecz powrócić na lotnisko".

Meldunek bojowy nr 079 „Dziennika lotów..." 1 PLM „Warszawa" zawiera następujące uwagi o tym wydarzeniu:

„...W czasie 15.45—16.15 para samolotów Jak-9, prowadzący ppłk Tałdykin, osłaniała parę Il-2 podczas uderzenia w rejonie Kołobrzegu.

Ze względu na trudne warunki zrezygnowano z wykonania zadania. Zawracając ppłk Tałdykin spostrzegł swego prowadzonego (samolot kapitana Lisieckiego — RK) i przeszedł pod Il-2, na wysokości 70 m, wykonał energiczny zakręt w prawo z naborem wysokości, stracił prędkość i wpadł w prawy korkociąg. Samolot rozbity, pilot zginął.

Pogoda: zachmurzenie 2—3/10. Podstawa chmur 2000 m. Na wysokości 100 metrów gęsta warstwa mgły, przez którą ziemi nie było widać. Wyżej widoczność — 500 metrów".

VIRTUTI MILITARI OZDOBIŁ JEGO IMIĘ

Stało się to w okolicach Połczyna. Jan Okulicz oraz jego dwóch kolegów natychmiast pojechali tam motocyklem. Przy szosie pod miastem znaleziono nieżyjącego już Tałdykina i rozbity samolot. Mechanik 1 eskadry Jan Soroka, który przyjechał na miejsce wypadku w kilka godzin później, zapamiętał znamienny szczegół. Wspominał po upływie wielu lat:

— Zegarek, który nasz dowódca miał na ręku, chodził. Byliśmy tym zdziwieni i wstrząśnięci. Przyłożyłem zegarek do ucha. Usłyszałem ciche, rytmiczne tik, tik, tik.

4 marca 1945 roku Jan Tałdykin napisła ostatni list do żony, Aleksandry Tałdykinowej. Dowódca 1 PLM „Warszawa" pisał wówczas, iż niebawem poprowadzi swój pułk do lotów nad Berlin. Tałdykinowa mieszkała wówczas wraz z kilkuletnim synem, Eugeniuszem, w okolicach Kostromia. Na próżno czekała na kolejne listy od męża. Już po zakończeniu wojny ktoś zapukał w drzwi domu. Otworzyła. Na progu stało dwóch oficerów: radziecki i polski. Nie wiedzieli, jak wypełnić swoją misję. Stali w milczeniu. Tałdykinowa domyśliła się wszystkiego. Przekazali jej pamiątki po mężu: mundur, osobiste dokumenty, odznaczenia radzieckie i polskie order Virtuti Militari, który miał ozdobić jego piersi; ozdobił tylko imię. Zegarek.

Żona i syn podpułkownika Jana Tałdykina do dziś pamiątki te przechowują w swoim leningradzkim mieszkaniu jak najdroższe relikwie.

W lecie 1967 roku Eugeniusz Tałdykin wraz z matką przyjechali do Polski, by odbyć wędrówkę śladami walk ojca. Eugeniusz zabrał z sobą zegarek, na który jego ojciec spoglądał, wsiadając do kabiny samolotu z biało-czerwoną szachownicą na borujskim lotnisku. Ten sam, który nieustannie odmierzał sekundy, minuty i godziny, gdy 16 marca 1945 roku na wzgórzu niewielkim pod Połczynem przestało bić serce dowódcy 1 PLM „Warszawa".

Czas odmierzał i odmierza legendę i sławę Rosjanina, który dowodził polskim pułkiem i poległ na polskiej ziemi. Jan Tałdykin na trwałe zapisał się w dziejach polskich skrzydeł, mocno utrwalił w serdecznej pamięci weteranów najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego. W chwili śmierci nie skończył jeszcze trzydziestu pięciu lat (urodził się bowiem 14 sierpnia 1910 roku, w Putywlu). Jego mogiła znajduje się w Bydgoszczy. W marcu 1945 roku po raz ostatni w czasie ceremonii pogrzebowej pochylił się nad Janem Tałdykinem sztandar 1 PLM „Warszawa", znak bojowy z wizerunkiem płonącego Starego Miasta.

LOT 201

Postać podpułkownika Jana Tałdykina jest tematem wielu reportaży literackich oraz szkiców publicystycznych. Szczegółowo jego biografią zajmują się historycy. Służbę wojskową rozpoczął Jan Tałdykin w 1933 roku, powołany przez Wojskową Komendę Rejonową w Jarosławsku. Otrzymał przydział do jednostki lotniczej. Szkolił się najpierw jako strzelec pokładowy. W 1935 roku otrzymał dyplom pilota myśliwskiego i skierowanie ze szkoły lotniczej do 20 Eskadry Lotnictwa Myśliwskiego. Od grudnia 1939 roku uczestniczył w walkach na froncie fińskim.

Wiosną 1941 roku, po wyleczeniu się z ran, został mianowany dowódcą eskadry w 236 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Ranny w walce powietrznej o świcie 22 czerwca 1941 roku (był wtedy komisarzem pułku lotniczego, który stacjonował w Kowlu), ratuje się skokiem ze spadochronem. Po wyjściu ze szpitala wykonuje zadania bojowe jako pilot liniowy 509 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. W lipcu 1942 roku odnosi znów rany w walce powietrznej. W latach 1942—1943 dowodzi kolejno 519 Pułkiem Lotnictwa Myśliwskiego, 88 Gwardyjskim Pułkiem Lotnictwa Myśliwskiego, 518 Pułkiem Lotnictwa Myśliwskiego.

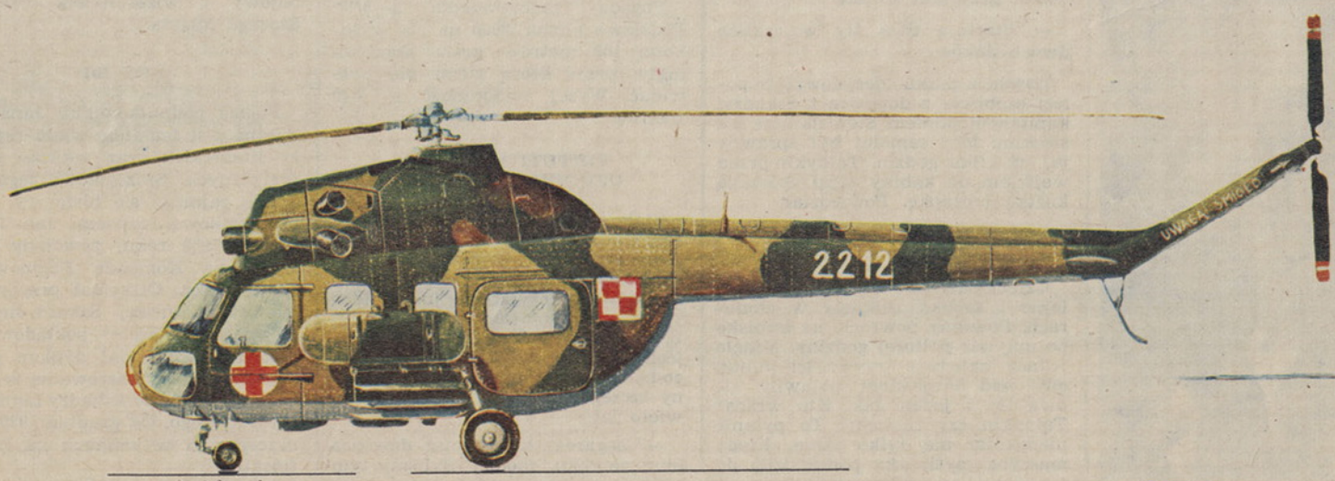
18 lutego 1944 roku rozkazem Zarządu Kadr Armii Czerwonej został skierowany na stanowisko dowódcy 1 PLM „Warszawa" (po kolejnym ranieniu powrócił wówczas ze szpitala). Był wtedy jeszcze majorem. 22 lutego 1944 roku został awansowany do stopnia podpułkownika. Obowiązki dowódcy 1 PLM „Warszawa", który stacjonował w Grigoriewskoje, przyjął 23 lutego 1944 roku (akurat w 26 rocznicę powstania Armii Czerwonej). 23 sierpnia 1944 roku poprowadził pilotów najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego do pierwszego lotu bojowego w rejon przyczółka warecko-magnuszewskiego.

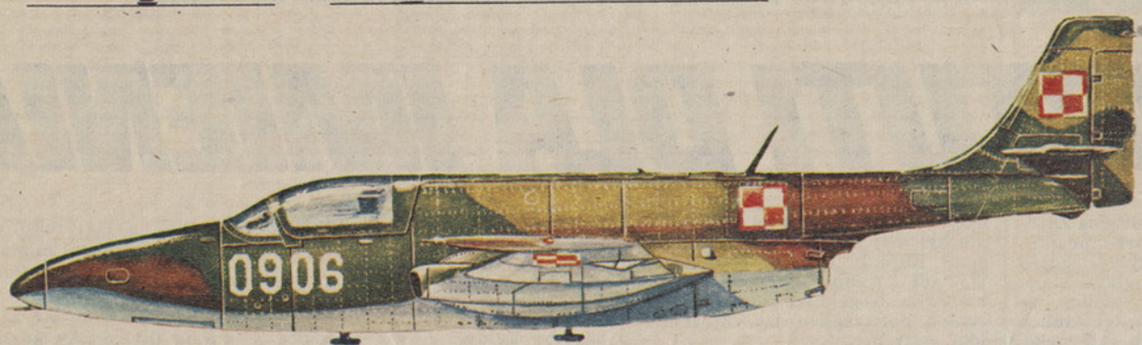
Miał na swoim koncie 8 zestrzelonych samolotów nieprzyjaciela. W osobistym dzienniku zanotował 200 lotów bojowych. Z 201 już nie powrócił. Z tej liczby 29 lotów wykonał jako dowódca 1 PLM „Warszawa". Odznaczenia: Virtuti Militari V klasy, Order Wojny Narodowej I stopnia (dwukrotnie), Order Czerwonej Gwiazdy, Order Czerwonego Sztandaru, Medal Za Zasługi Bojowe.

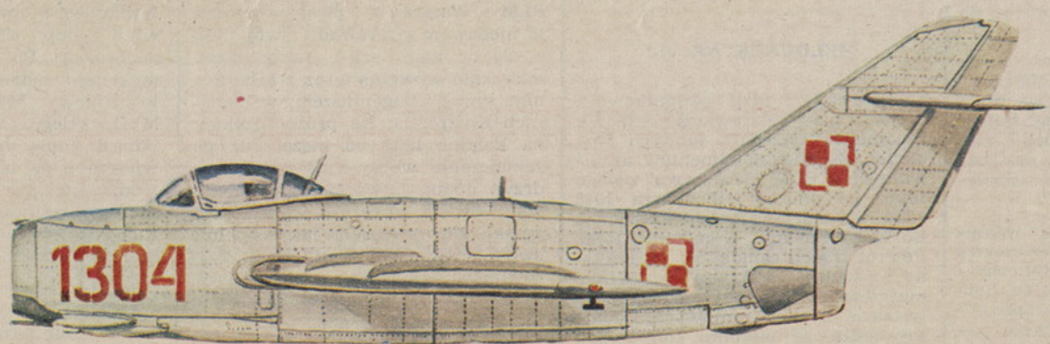
RAJMUND KULIŃSKI

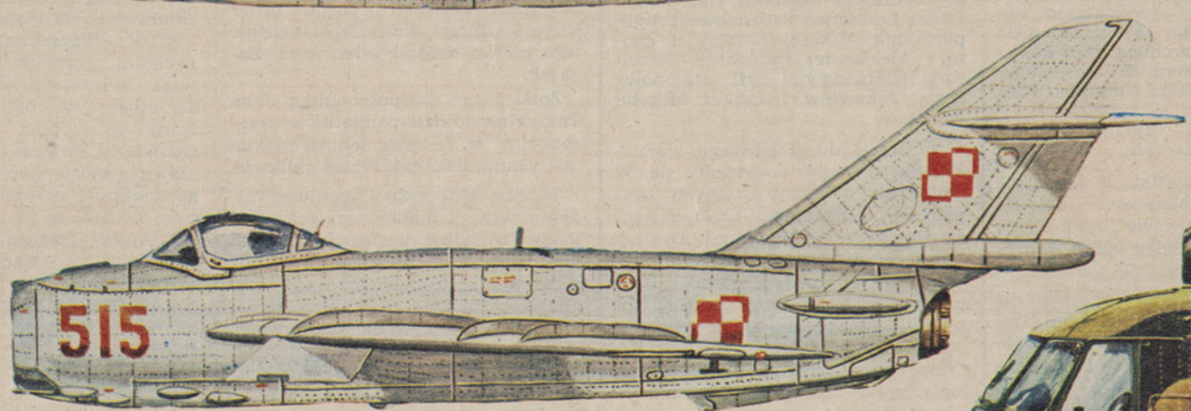
NASZE SAMOLOTY

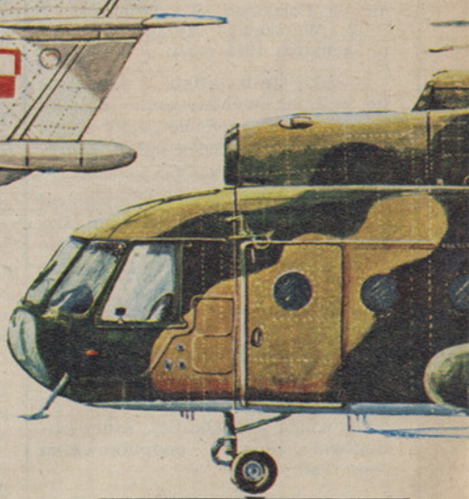
Czytelnicy nasi, a wśród nich modelarze, kolekcjonerzy sylwetek samolotów, historycy wojskowości i wszyscy zainteresowani sprzętem lotniczym użytkowanym w Polsce, częstokroć zapytują, jak pomalowany jest ten lub inny typ statku powietrznego. Wychodząc naprzeciw tym zainteresowaniom, od czasu do czasu zamieszczamy sylwetki samolotów z uwzględnieniem ich charakterystycznych barw i oznaczeń. Poniżej przedstawiamy kilka sylwetek maszyn użytkowanych w lotnictwie wojskowym, specjalnie opracowanych przez naszego stałego współpracownika ZDZISŁAWA WALCZAKA.

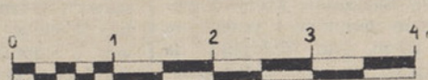












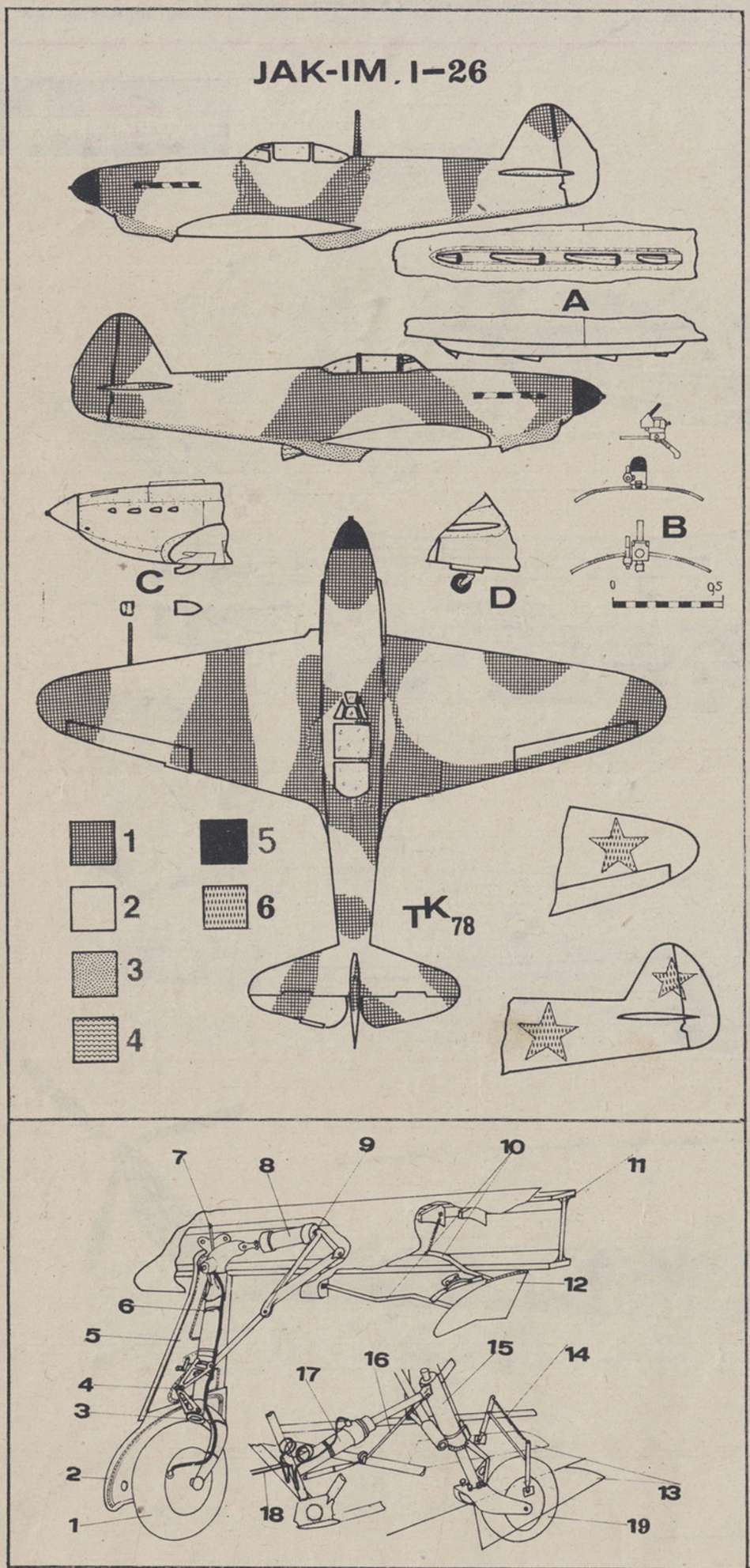
Podziałka

W pierwszym szeregu, od lewej w dół, pokazano następujące maszyny:

- Śmigłowiec Mi-2 w barwach ochronnych w wersji sanitarnej — jako wojskowa powietrzna karetka pogotowia.
- Jedna z wersji rozwojowej znanego samolotu szkolno-treningowego Iskra-200, tym razem jako maszyna jednomiejscowa.
- Samolot MiG-15, dziś weteran lotnictwa myśliwskiego.
- Samolot MiG-17, wersja rozwojowa myśliwca pokazanego wyżej.
- Samolot MiG-19, również wersja rozwojowa MiG-15.
- Samolot MiG-21, naddźwiękowy samolot myśliwski.
- Samolot Su-7, naddźwiękowy, bardzo silnie uzbrojony w broń rakietową.
- Śmigłowiec Mi-8, pokazany w barwach maskujących.

Rysunki: ZDZISŁAW WALCZAK

SKRZYDLATA POLSKA



„JAKI" W KLUBIE 1:72

Spełniając życzenia Czytelników, podaję informacje w jaki sposób z modelu Jak-1M/1 wykonać egzemplarz prototypowy I-26 oraz Jak-1M.

Model I-26. Budujemy w oparciu o model Jak-1, przy czym musimy dokonać kilku dodatkowych poprawek, głównie w przedniej części kadłuba. I-26 różni się od Jaka-1 innym usytuowaniem chwytu powietrza do gaźnika (pod płatem pomiędzy lukami podwozia) oraz innym kształtem przedniej części kadłuba, mieszczącym chłodnicę oleju (rys. C). Inny kształt posiada także kołpak śmigła. Luki podwozia w I-26 zakrywane były osłonami złożonymi z trzech części (Jak-1 miał ich dwie), trzeba więc wykonać dodatkowo części osłony zamocowanej do płata. Samolot I-26 nie posiadał także „kroplowych" osłon zamków uzbrojenia strzeleckiego, montowanego w przedniej części kadłuba. Musimy więc ostrożnie opiłować te osłony. Uzupełnieniem wyposażenia kabiny samolotu będzie celownik PBP przedstawiony na rysunku B. Celownik ten był stosowany także na Jaku-1 i Jaku-1M. Kolejnym elementem różniącym I-26 od wielu egzemplarzy Jaków-1 i Jaków-1M było chowane kółko ogonowe (rys. D). Wyloty rur wydechowych I-26 były takie same jak w Jakach-1.

Jak-1M. Podobnie jak w przypadku modelu Jak-1 występuje cały szereg elementów, które należy poprawić zgodnie z opisem Jaka-1. Obok nich jest jednak cały szereg nowych części, z którymi musimy uporać się, aby otrzymać poprawny model Jaka-1M. Jedną z najważniejszych spraw jest — sprawa rur wydechowych, które w Jaku-1M w sposób istotny różniły się od rur wydechowych Jaka-1. Rury Jaka-1M zostały zaopatrzone w osłony aerodynamiczne zmniejszające opory czołowe. Wygląd tych osłon pokazałem na rysunku A. Osłony te zostały zaznaczone cienką linią, lecz taka imitacja jest niewystarczająca. Musimy wykonać samodzielnie osłony z cieniutkiego poliestyrenu lub blaszki aluminiowej, a w ostateczności z kartonu. Drugi element kontrowersyjny — to liczba karabinów maszynowych, stanowiących obok działka SzWAK uzbrojenie samolotu. Jaki-1M uzbrojone były w trzech wariantach: działko SzWAK + jeden karabin UBS 12,7 zabudowany z lewej strony kadłuba (patrząc w kierunku lotu), wariant drugi: działko SzWAK + dwa karabiny SzKAS kalibru 7,62 mm. W przypadku tych karabinów osłony zamków były znacznie mniejsze niż u karabinów UBS i wreszcie wariant trzeci: działko SzWAK + dwa karabiny UBS. Wariant pierwszy był na wszystkich wczesnych Jakach-1M, w tym na samolotach z Pułku Normandie-Niemen, natomiast egzemplarze późniejsze uzbrajane były zgdnie z wariantami 2 i 3, przy czym w LWP występowały jedynie samoloty z uzbrojeniem w/g wariantu 1. Trzeba więc usunąć prawy karabin maszynowy oraz osłonę zamka, używając do tego celu szpachlówki. Kabinę trzeba będzie uzupełnić wykonując celownik PBP.

Malowanie samolotu Jak-1M przedstawione zostało na rysunku — układ pól kamuflażu stosowany w latach 1942—43, a więc występujący głównie na samolotach ZSRR i francuskiego pułku myśliwskiego w ZSRR (nazwa Normandie-Niemen została nadana jednostce znacznie później). Uzupełnieniem malowania są sylwetki na planszy, przedstawiające odmiany kolorystyczne wariantu letniego i wariant zimowy spotykany na Jakach-1M.

Oznaczenie barw na rysunku: 1 — w zależności od układu: zielony lub czarny, rzadziej siena palona, 2 — w zależności od 1: siena palona, zielony, 3 — jasnobłękitny we wszystkich wersjach, 4 — ciemnoszary na wszystkie powierzchnie wewnętrzne, w tym kabinę i luki podwozia, 5 — rdzawy — rury wydechowe, 6 — czerwony — znaki rozpoznawcze, klapki wyważające sterów: kierunku i wysokości oraz na lewej lotce. Kołpak śmigła — kolor zależny od oznakowania w danej jednostce — eskadra lub pułk. Łopaty śmigła malowano obustronnie na kolor czarny — matowy bez żółtych końcówek.

W uzupełnieniu podaję schemat podwozia „Jaków". Oznaczenie: 1. Koło podwozia głównego, 2. Dolna część osłony koła, 3. Przewód hamulca, 4. Przegub amortyzatora, 5. Górna część osłony luku podwozia, 6. Amortyzator, 7. Mechaniczny przekaźnik położenia podwozia, 8. Cylinder wraz z tłokiem do chowania podwozia, 9. Cięgło mechanizmu chowania podwozia, 10. Mechanizm zamykający osłonę luku podwozia (I-26, Jak-3), 11. Dźwigar przedni, 12. Osłona luku podwozia głównego (I-26, Jak-3), 13. Osłona luku koła tylnego (I-26, Jak-1, Jak-3 niektóre egzemplarze), 14. Mechanizm zamykający osłonę koła tylnego, 15. Amortyzator, 16. Mechanizm utrzymujący koło tylne w położeniu „zamknięte", 17. Mechanizm pneumatyczny chowania koła tylnego, 18. Przewody doprowadzające sprężone powietrze do napędu mechanizmu chowania podwozia. 19. Koło ogonowe 255 x 110.

TOMASZ KOWALSKI

Załoga statku kosmicznego „Sojuz-33": dowódca statku lotnik kosmonauta Nikołaj Rukawisznikow (z lewej) i kosmonauta-badacz Georgi Iwanow.

CZWARTY LOT MIĘDZYNARODOWEGO PROGRAMU „INTERKOSMOS" Z ZAŁOGĄ RADZIECKO-BUŁGARSKĄ

10 kwietnia 1979 r. o godzinie 20.34 czasu moskiewskiego (19.34 czasu warszawskiego) wystartował z kosmodromu w Bajkonurze statek kosmiczny „Sojuz-33" z załogą międzynarodową: dowódca — kosmonauta Nikołaj Rukawisznikow (ZSRR) i kosmonauta-badacz Georgi Iwanow (Bułgaria). 11 kwietnia 1979 r. o godzinie 16.00 i wykonaniu 13 okrążeń Ziemi — po manewrach w przestrzeni — statek „Sojuz-33" wszedł na orbitę — 273 x 330 km, nachyloną — 51,6°, z okresem obiegu Ziemi — 90,1 min, a załoga rozpoczęła przygotowania do połączenia się z zespołem „Salut-6" — „Sojuz-32".

Miało to nastąpić na 18 okrążeniu Ziemi. 11 kwietnia 1979 r. o godzinie 21.54 statek „Sojuz-33" rozpoczął manewr połączeniowy. Najmniejsza odległość pomiędzy zbliżającym się statkiem „Sojuz-33" i zespołem orbitalnym „Salut-6" — „Sojuz-32" wynosiła ok. 3 000 m (manewr cumowania rozpoczyna się w odległości ok. 350 m). Wykryto wówczas niesprawność silnika zbliżeniowo-korekcyjnego „Sojuza-33".

Jest to silnik wykorzystywany (obok silników stabilizujących i orientujących przestrzennie) do sterowania ruchem środka mas aktywnego statku kosmicznego na odcinku zbliżania. W tej sytuacji podjęta została decyzja o powrocie statku „Sojuz-33" na Ziemię.

Po wypoczynku kosmonauci rozpoczęli o godzinie 13.00 przygotowania do opuszczenia orbity. Włożyli skafandry i sprawdzili szczelność połączeń obu członów „Sojuza". Do manewru powrotu z orbity wykorzystano silnik rezerwowy, włączony przez komputer pokładowy o godzinie 18.47. Silnik pracował normalnie — 213 s, co potwierdził poprzez satelitę łącznościowego statek morski „Borowiczi" z płd. Atlantyku.

O godzinie 19.14, 54 lądownik z załogą oddzielił się od „Sojuza-33". Lądowanie nastąpiło 12 kwietnia 1979 r. (po włączeniu silników miękkiego lądowania) o godzinie 19.35, w odległości 320 km na południowy wschód od miasta Dżezkazgan. Był to punkt odległy zaledwie 15 km od zaplanowanego (za nim). Należy podkreślić, że lądowanie niesterowane, tzw. balistyczne, jest bardzo trudne, ponieważ występują wówczas przeciążenia dochodzące do 8 g. (normalnie do 4 g.).

W okresie lądowania utrzymywana była stała łączność radiowa (nawet w momencie szczytowych przeciążeń, które wystąpiły 1800 km od miejsca lądowania) z podmoskiewskim Centrum Kierowania Lotem, a śmigłowiec służby poszukiwawczej wylądował obok kabiny „Sojuza-33" w chwilę po samodzielnym opuszczeniu jej przez kosmonautów.

W historii 33 statków kosmicznych „Sojuz", rozwijanych od 1967 r., był to drugi przypadek tzw. lądowania balistycznego. Poprzednio lądował tak (w styczniu 1969 r.) w statku „Sojuz-5" kosmonauta Boris Wołynow.

Mimo niewykonania pełnego programu badań zaplanowanych na pokładzie stacji orbitalnej „Salut-6", udany lot w Kosmos wprowadził Bułgarię jako 6 kraj do światowego klubu kosmonautów, zaś jej przedstawiciel Georgi Iwanow przeprowadził podczas lotu szereg eksperymentów.

Przypomnijmy, że dotychczas w Kosmosie przebywali obywatele następujących państw: ZSRR, USA, CSRS, PRL, NRD i Bułgarii. Dodajmy, że lot kosmiczny pierwszej załogi międzynarodowej złożonej z kosmonautów amerykańskich i zachodnioeuropejskich przewidziany jest dopiero w końcu 1980 r.

Poznajmy teraz załogę statku.

NIKOŁAJ RUKAWISZNIKOW. Dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, dowódca statku „Sojuz-33". Urodził się 18 września 1932 r. w Tomsku na Syberii. W 1957 r. ukończył moskiewski Instytut Fizyki Technicznej i rozpoczął pracę w biurze konstrukcyjnym, wyróżniając się zdolnościami inżynierskimi i organizatorskimi. Od 1967 r. — w zespole kosmonautów. Ukończył szkolenie w lotach w statkach kosmicznych „Sojuz" i stacjach orbitalnych „Salut". W kwietniu 1971 r. jako inżynier-badacz brał udział w trwającym 47 h 46 min locie trzyosobowej załogi statku „Sojuz-10" (24.IV. połączenie się na okres 5,5 h ze stacją orbitalną „Salut-1"). W grudniu 1974 r., jako inżynier pokładowy, uczestniczył w trwającym 142 h 24 min locie kosmicznym dwuosobowej załogi statku „Sojuz-16", z zadaniem przeprowadzenia prób węzła cumowniczego i innych członów układu połączeniowego przed radziecko-amerykańskim eksperymentem kosmicznym „Sojuz-Apollo" (w lipcu 1975 r.).

GEORGI IWANOW. Mjr inż. kosmonauta-badacz statku „Sojuz-33". Urodził się 2 lipca 1940 r. w Łoweczu (miasto przemysłowe, w którym znajdowała się ongiś jedyna w Bułgarii wytwórnia samolotów śmigłowych, a obecnie zakłady samochodowe).

Lotnictwem interesuje się od 15 roku życia. Już po roku pracy w modelarni w Łoweczu należy (1956 r.) do jej najaktywniejszych członków. 2 lipca 1956 r. wykonał pierwszy skok ze spadochronem, a następnie uczył się latać na szybowcach (1957 r.) i samolotach (1958 r.) w pobliskim aeroklubie w Plewen. Chciał wówczas wstąpić do wojskowej szkoły lotniczej. Niestety, nie został przyjęty ze względu na... stan zdrowia. Stwierdzono jakieś szmery serca. Dopiero po odbyciu służby wojskowej i zdaniu egzaminu wstępnego na celująco został przyjęty w 1959 r. do Wyższej Wojskowej Szkoły Lotniczej im. Georgi Benkowskiego, którą ukończył w 1964 r. z wyróżnieniem — w stopniu lejtnanta inżyniera. Był tam współkonstruktorem nowego urządzenia do treningu lotników. Został wojskowym pilotem-instruktorem. W 1968 r. uzyskał tytuł pilota wojskowego 1 klasy. Doszedł do stanowiska dowódcy eskadry.

Gdy został wybrany do zespołu kandydatów na kosmonautów programu „Interkosmos" w 1978 r. — major inżynier Georgi Iwanow miał ok. 1 800 h spędzonych w powietrzu za sterownicami. Od 1978 r. przebywał w Centrum Przygotowania Kosmonautów im. Jurija Gagarina w Gwiezdnym Miasteczku, gdzie został wyszkolony do obsługi statku „Sojuz" i stacji orbitalnej „Salut".

Jest żonaty, a córka ma imię Ania.

Przez rok Iwanow i Rukawisznikow stanowili zespół szkoleniowy. Pierwsze spotkanie nie wypadło najlepiej. Małomówny Iwanow był jakby zaprzeczeniem typowego wylewnego Bułgara. Rychło jednak przypadli sobie do serca. Podczas wspólnych treningów naziemnych Iwanow popełnił zaledwie 2—3 pomyłki. Do chwili zakończenia szkolenia Iwanow miał za sobą 1 900 h spędzonych w powietrzu za sterownicami.

O tym, że w Kosmos poleci załoga radziecko-bułgarska, komisja międzynarodowa zadecydowała dopiero na 2 dni przed startem. Na płytę kosmodromu w Bajkonurze autobus dowiózł w pełni przygotowane do lotu dwie radziecko-bułgarskie pary kosmiczne. Tam dopiero przewodniczący Komisji Państwowej wybrał parę: Nikołaj Rukawisznikow i Georgi Iwanow.

Gdy 12 kwietnia 1961 r. dwudziestojednoletni wówczas elew Wyższej Wojskowej Szkoły Lotniczej Georgi Iwanow dowiedział się o locie w Kosmos Jurija Gagarina, powiedział z goryczą do swej narzeczonej: Za wcześnie się urodziłem, Natasza. Bułgar zapewne poleci w Kosmos dopiero w roku 2000. A wtedy będę już staruszkiem.

Dziś wiemy, że urodził się w porę! A na kosmodromie zasadzi własnoręcznie drzewko w Alei Bohaterów. Tak jak nakazuje tradycja kosmonautów.

Za udział w locie orbitalnym „Sojuz-33" i wykazaną odwagę Georgi Iwanow otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, Order Lenina i Medal Złotej Gwiazdy. Dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego Nikołaj Rukawisznikow został odznaczony Orderem Lenina oraz wyróżniony tytułem Bohatera Ludowej Republiki Bułgarii. Georgi Iwanow został awansowany do stopnia podpułkownika z tytułem: Bohater Ludowej Republiki Bułgarii oraz „Lotnik Kosmonauta LRB". (W)

BUŁGARIA W MIĘDZYNARODOWYCH ORGANIZACJACH BADAŃ KOSMICZNYCH

W miarę swych możliwości, Bułgaria bierze czynny udział w międzynarodowej współpracy w dziedzinie badań kosmicznych. Bułgaria należy do inicjatorów zawarcia Porozumienia o badaniach i pokojowym wykorzystaniu przestrzeni kosmicznej, które w lipcu 1976 r. zostało podpisane przez 9 krajów socjalistycznych. Bułgarska aparatura pokładowa znajdowała się w 4 satelitach „Interkosmos", w 4 dużych rakietach sondażowych „Wertikal", w 5 rakietach meteorologicznych M-100 oraz w statku „Sojuz-33".

6 bułgarskich uczonych (wśród nich członek Bułgarskiej Akademii Nauk prof. N. Bonew), to członkowie Międzynarodowej Akademii Astronautycznej. Przewodniczący Rady „Interkosmos" BAN prof. K. Serafimow jest od 1975 r. członkiem władz COSPAR.

W 1962 r. odbył się w Warnie kongres Międzynarodowej Federacji Astronautycznej. Również w Warnie odbył się w 1975 r. COSPAR z udziałem 850 delegatów z całego świata. Bułgaria, licząca zaledwie 9 mln mieszkańców, jest reprezentowana przez 3—4% wszystkich referatów, wygłaszanych od 1968 r. na międzynarodowych forach astronautycznych (m. in. w Wiedniu i Filadelfii), z udziałem przedstawicieli 34—50 państw.

Należy też wspomnieć o rozwoju współpracy między Bułgarią, a Indiami. Rządy obu krajów przyjęły projekt, który stał się podstawą do Porozumienia o wspólnych badaniach w jonosferze i Kosmosie (1976 r.). Na mocy tego Porozumienia w Indiach zbudowano bułgarską naziemną stację do obserwacji i pomiarów naturalnych widzialnych promieniowań kosmicznych, a w lutym 1978 r. wystartowały z równikowego poligonu rakietowego Thumba 2 indyjskie sondażowe rakiety „Centaur-II" z bułgarską i indyjską aparaturą na pokładzie. Dobrze też rozwija się dwustronna współpraca Bułgarii w dziedzinie badań kosmicznych z USA, RFN, Grecją, Portugalią i Włochami. W Jugosławii przy Instytucie Geomagnetycznym pod Belgradem, Bułgaria zorganizowała i wyposażyła we własną aparaturę stację pomiarów i badań pochłaniania jonosferycznego na 7 częstotliwościach. Bułgarskie stacje elektrofotometryczne do pomiarów świecenia nieba nocą pracują na Kubie, w Indiach i Gwinei. Bułgaria realizuje również obiekt kosmiczny „Bułgaria-1300", zaś w górach Płana pracuje naziemna stacja łączności satelitarnej.

JERZY PAWLAK

161 ESKADRA MYŚLIWSKA

por. pil. Kazimierz Rębalski

ppor. techn. Kazimierz Dereń

pchor. pil. Wiesław Choms

pchor. pil. Piotr Ruszel

Piloci III/6 Dywizjonu (podobnie jak i inni) wyczekiwali na przybycie rzutu kołowego. I kiedy ujrzano uszczuplony niemieckimi nalotami swój tabor samochodowy — radości było wiele. Znalazł się bowiem osobisty, skromny dobytek pilotów jak też trochę żywności w skrzyniach i workach, która po dotychczasowym pożywieniu, jakim były tylko owoce i mleko — była nie lada smakołykiem.

Gorzej przedstawiała się sprawa z paliwem. Cały zapas dywizjonu znajdował się na lotnisku Widzew. Jak dotąd, II rzut eszelonu nie dotarł na lotnisko Małczyn, a miał on przede wszystkim ewakuować z Widzewa materiały pędne (jak wiadomo II eszelon nie doczekawszy się samochodów zniszczył beczki z paliwem). Na przybyłych samochodach było kilka beczek z benzyną, którą zapobiegliwi kierowcy wieźli ze sobą. I nic więcej.

9 WRZEŚNIA. Przed południem III/6 Dywizjon przeniósł się na lotnisko Radawiec Wielki, gdzie bazował mocno wyszczerbiony walkami nad Warszawą IV/1 Dywizjon Myśliwski, w skład którego jako uzupełnienie wszedł III/6 Dywizjon. I tu też odczuwano brak paliwa.

Po zainstalowaniu się na nowym miejscu postoju dowódca 161 eskadry kpt. pil. Władysław Szcześniewski — który po odejściu mjra Morawskiego do dowództwa Brygady Pościgowej przejął komendę nad całością III/6 Dywizjonu — rozpoczął energiczne starania w poszukiwaniu paliwa. Piloci nie brali udziału w lotach bojowych czy patrolowych z braku paliwa, mając tylko „żelazną" porcję w zbiornikach, pozostawioną na jakąś b. ważną operację powietrzną.

10 WRZEŚNIA w godzinach popołudniowych kpt. Kowalczyk otrzymał rozkaz natychmiastowego odlotu na lotnisko Młynów (15 km na płn wschód od Dubna). Po niezbędnych przygotowaniach startuje IV/1 Dywizjon, a pośród nich 5 samolotów III/6 Dywizjonu. Wylądowano prawie po ciemku w Młynowie. Jeden z samolotów IV/1 Dywizjonu został rozbity.

11 WRZEŚNIA. Lotnikom nie dane było dłużej cieszyć się spokojem i ciszą w powietrzu, bez ponurego jęku samolotów Luftwaffe. Nagły rozkaz dowódcy Brygady Pościgowej wezwał IV/1 Dywizjon (jak również i inne dywizjony myśliwskie stacjonujące na lotnisku w Młynowie) do powrotu na lubelski węzeł lotnisk.

Rozkaz ten polecał rzutowi powietrznemu III/6 Dywizjonu lądować na lądowisku Jabłonna (11 km na płd. od Lublina). Przelot wykonano w godzinach popołudniowych 11 września, na resztkach paliwa w zbiornikach.

Wezwany do sztabu Armii „LUBLIN" kpt. Szcześniewski otrzymał rozkaz przejścia do dyspozycji gen. Piskora, dowódcy tej armii. Otrzymał też ze sztabu kilka zadań rozpoznawczych do wykonania, ale ciągły brak materiałów pędnych uniemożliwiał loty. Dowódca 161 eskadry rozesłał w różnych kierunkach tzw. patrole benzynowe, ale bez rezultatu.

Po południu lądując plut. Domagała rozbił RWD-8 prawie na środku lotniska. Akurat w tym czasie przelatywała nad Jabłonną trójka niemieckich Dornierów, które na szczęście nie dostrzegły rozbitego samolotu. Plut. Domagała wyszedł z wypadku bez obrażeń.

12 WRZEŚNIA. Nie wykonano lotów.

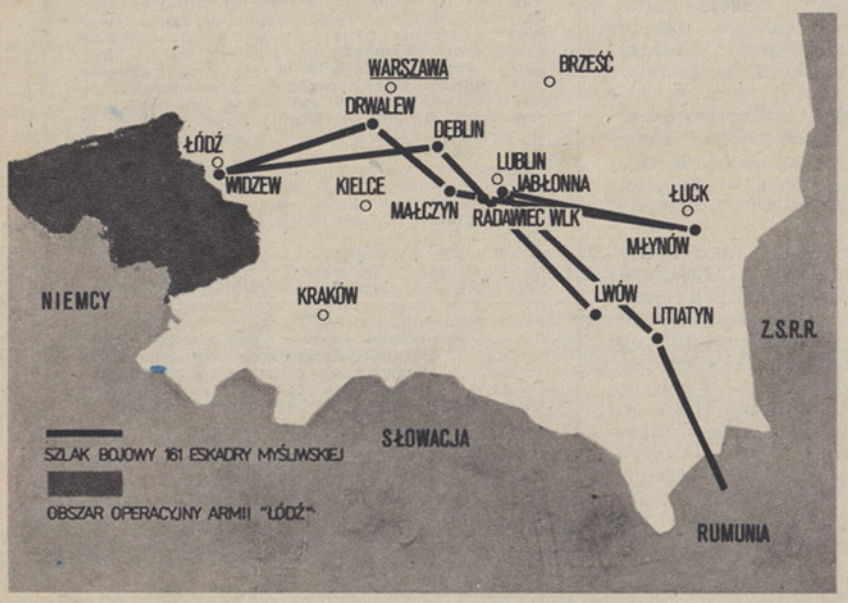
13 WRZEŚNIA. Wczesnym rankiem kpt. Szcześniewski otrzymał wiadomość, że ewakuująca się Lubelska Wytwórnia Samolotów ma dość dużo materiałów pędnych. Natychmiast zorganizowano kolumnę samochodów, która udała się do Lublina.

Po przybyciu na teren zakładu, dyrektor wytwórni udostępnił lotnikom posiadane zapasy, co znacznie poprawiło humory personelu III/6 Dywizjonu. Okazało się, że pobrane paliwo znalazło się w samą porę: tego dnia kpt. Szcześniewski otrzymał rozkaz natychmiastowego przerzutu jednostki na lotnisko Liatiatyn k. Brzeżan. Ze względu na późną porę, odlot miał nastąpić następnego dnia o świcie.

14 WRZEŚNIA. Odlot 5 samolotów III/6 Dywizjonu do Litiatyna. Zabrane z Lubelskiej Wytwórni Samolotów paliwo wystarczało jedynie na przelot. Na lotnisku Litiatyn zastano 5 P-7 należących do 151 eskadry i III/4 Dywizjonu. Wszystkie jednostki lotnicze odczuwają brak paliwa oraz żywności, gdyż miejscowa ludność buntowana przez nacjonalistów ukraińskich odmawiała sprzedaży pieczywa, mleka i in. produktów.

15 WRZEŚNIA. Samoloty III/6 — podobnie jak 14 września — nie brały udziału w lotach.

Piloci III/6 w dniach 15—17 września nadal tkwią bezczynnie na lotnisku. Patrole na szosach rekwirują napotkane samochody z paliwem. Wreszcie też dotarł rzut kołowy z kilkoma beczkami benzyny. Pozwoliło to zameldować kpt. Szcześniewskiemu, że lwowscy piloci mogą wykonywać zadania.



16 WRZEŚNIA. Dowódca 161 eskadry otrzymał przed odprawą u płk. Pawlikowskiego rozkaz dokonania rozpoznania lotniczego w rejonie Lwowa. Na zadanie to poleciał rekonwalescent — ppor. Zadroziński, który koniecznie chciał pomścić na Niemcach rany otrzymane 4 września. Istotnie ppor. Zadroziński zrealizował swe zamierzenie: podczas lotu patrolowego napotkał klucz He-111, lecący z bombami w kierunku Lwowa. Polak bez namysłu zaatakował bombowce. Jego serie były celne. Jeden He-111 błysnął ogniem i za moment w płomieniach spadł na ziemię. Pozostałe samoloty wroga zawróciły z kursu i zrzuciwszy bezładnie bomby, odleciały na zachód.

Trwała reorganizacja jednostek Brygady Pościgowej. Z pozostających na brzeżańskim węźle lotnisk szczątkowych dywizjonów utworzono trzy dywizjony myśliwskie, z czego dwa zostały wyposażone w samoloty P-11, a jeden w samoloty P-7 (ze stanu 151 i 162 eskadry). Ten nowy etap działalności ożywił i poprawił znacznie morale pilotów i pozostałego personelu, a pogłoska o nadejściu do Rumunii angielskich i francuskich samolotów myśliwskich napawała wszystkich optymizmem. Nadal jednak trwał kryzys paliwowy.

17 WRZEŚNIA poleciał na rozpoznanie w rejonie Lwowa ppor. Koc. Doświadczony w walkach polski pilot napotkał na południe od Lwowa samotnego rozpoznawczego Do-17. Wykorzystując przesłonę chmur, niepostrzeżenie dla Niemca pilot polski zbliżył się na odległość dogodnego strzału. Kilka dobrze mierzonych serii zakończyło na zawsze buszowanie niemieckiej załogi po polskim niebie, która zginęła k. wsi Delatyn.

Wszystkie jednak optymistyczne nadzieje przekreślił niespodziewany rozkaz ewakuacji samolotów Brygady Pościgowej do Rumunii. O 16.00 wystartowały 3 P-11 161 Eskadry Myśliwskiej w składzie 43 samolotów Brygady, by jeszcze tego samego dnia znaleźć się na lotnisku Czerniowce w Rumunii.

Rzut kołowy 161 eskadry wraz z innymi wozami III/6 Dywizjonu przekroczył granicę rumuńską 18 września w godzinach przedwieczornych.

★

Wojnę Obronną Polski 1939 r. eskadra odbyła w składzie (wg stanu na dzień 1 września 1939 r.):

Dowódca 161 Eskadry Myśliwskiej — kpt. pil. **Władysław Szczęśniewski.**

PILOCI: por. Władysław Goettel; ppor. Jan Dzwonek; ppor. Tadeusz Koc; ppor. Kazimierz Rębalski; ppor. Marian Rębalski; ppor. Marian Trzebiński, pchor. Wiesław Choms; pchor. Edward Kramarski; pchor. Andrzej Malarowski; pchor. Piotr Ruszel; plut. Franciszek Prętkiewicz; plut. Marian Domagała; kpr. Feliks Gmur; kpr. Antoni Seredyn; st. szer. Karol Sumara; st. szer. Stanisław Węgliński; st. sierż. Prymus Grygułowicz-Kuszlis — pilot łącznikowy RWD-8.

Oficer techniczny eskadry — ppor. rez. techn. Kazimierz Dereń, szef mechaników — st. majster wojsk. Władysław Popielewski, szef adm. eskadry — st. sierż. Władysław Zieliński.

Wyposażenie 11 eskadry: 10 samolotów P-11 + 1 RWD-8. Uzupełnienia nie było.

Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

161 Eskadra Myśliwska działająca w składzie III/6 Dywizjonu w składzie lotnictwa Armii „ŁÓDŹ" operowała na najbardziej nasyconym Luftwaffe odcinku frontu. Na skutek wypadku ppor. Rębalskiego stan samolotów i tak szczupły w porównaniu do sił powietrznych wroga zmniejszył się o jeden samolot. Dysponując lepszym sprzętem od swej bratniej 162 eskadry, piloci 161 eskadry byli kierowani na odcinki i rejony najbardziej zagrożone przez wyprawy bombowe Luftwaffe.

Głównym zadaniem III/6 Dywizjonu (a więc i 161 eskadry) było, wg planu użycia lotnictwa armijnego, zwalczanie rozpoznania lotniczego wroga nad rejonami wyładowań. Intensywne ataki bombowców na walczące oddziały polskie spowodowały żądania dowódcy armii interwencji nad polem bitwy. Żądania te stawiane doraźnie doprowadziły do rozproszenia potencjału bojowego dywizjonu, którego loty na wymiatanie z reguły trafiały w próżnię z braku dobrze funkcjonującej sieci dozorowania, bez spotkań z lotnictwem wroga (na przeprowadzonych z rozkazu dowódcy armii sześć wymiatań tylko w jednym przypadku napotkano zgrupowanie samolotów bombowych lecących zresztą daleko i na dużej wysokości, bez szans na dolecenie na odległość wymiany ognia).

Praca pilotów była jednak bardzo intensywna i ofiarna, a ich wysiłek olbrzymi, gdyż u niektórych pilotów dzienna liczba startów dochodziła do 10! Taka intensywność lotów doprowadziła do znacznego zużycia samolotów.

Krytycznym dniem dla eskadry jak i jej personelu był 4 września 1939 r., kiedy Messerschmitty zaatakowały lotnisko III/6 Dywizjonu w Widzewie. Doprowadził do tego przedłużający się pobyt jednostki na tym lotnisku. Odpowiedzialność za ten fakt ponosi dowódca lotnictwa armijnego oraz dowódca dywizjonu, którzy zbyt kurczowo trzymali się Widzewa, nie zdając sobie sprawy z wielkiego ryzyka takiej decyzji. Przy dużym nasyceniu obszaru operacyjnego Armii „ŁÓDŹ" przez Luftwaffe, wykrycie lotniska — nie mającego prawie żadnego maskowania, przy ustawicznie startujących i lądujących samolotach — było kwestią najbliższego czasu. Ponadto lotnisko Widzew leżało na terenie majątku (którego właścicielem był Niemiec) pośród licznych gospodarstw kolonistów niemieckich, chętnie współpracujących z wywiadem niemieckim — co mówi samo za siebie, a w każdym razie nie pomagało w jego zakonspirowaniu. Uzasadnianie konieczności postoju w Widzewie posiadaną łącznością z łódzką zbiornicą dozorowania nie wytrzymuje krytyki, gdyż przedłużające się bazowanie III/6 Dywizjonu w Widzewie prowadziło nieuchronnie do zbombardowania i zniszczenia potencjału bojowego jednostki oraz jej zaplecza techniczno-magazynowego. Ten brak czujności i przezorności doprowadził w efekcie do zniszczenia 5 bojowych samolotów, co przy tak szybko wyniszczającym się sprzęcie i braku uzupełnień było stratą nie do powetowania.

Po odlocie z rejonu operacyjnego Armii „ŁÓDŹ" mocno uszczuplony walkami III/6 Dywizjon przeszedł do dyspozycji dowódcy Brygady Pościgowej. Oderwany od bazy zaopatrzeniowej, z braku paliwa nie walczył, wytracając na pewien okres swój bojowy impet. Ale kiedy nastąpiło uporządkowanie i skoordynowanie działalności polskiego lotnictwa myśliwskiego na płd. wschodzie kraju — piloci lwowskiego dywizjonu myśliwskiego pokazali „lwi pazur", zestrzeliwując podczas 2 lotów dwa samoloty wroga.

Personel techniczny stał na wysokim poziomie fachowym. Jeszcze w okresie pokojowym generalnie sprawdzono i naprawiono wysłużone P-7, które w trakcie działań wojennych zupełnie nieźle się spisywały, umożliwiając zwycięskie walki pilotom. W czarnym dniu III/6 Dywizjonu — 4 września — głównie zawdzięczając poświęceniu podoficerów (jak st. m. wojsk. Wł. Popielewski, m. wojsk M. Przybylski, J. Zubrzycki i inni) uratowano od zniszczenia kilka samolotów, a st. szer. H. Majza opuścił mimo gęstego ostrzału rów przeciwodłamkowy, by ugasić płonące podwozie obsługiwanego samolotu. Przez cały czas działań wojennych rzetelnie i dokładnie naprawiano postrzelane samoloty, dokazując cudów zręczności i pomysłowości. Przy dyslokacjach eskadry, nie bacząc na niezwykle uciążliwą jazdę, ustawiczne naloty, rzut kołowy wytrwale podążał za kolegami z rzutu powietrznego. W sumie personel latający i techniczny eskadry zdał w pełnym tego słowa znaczeniu bardzo trudny egzamin wojenny.

W wyniku bojowej działalności 161 eskadry Myśliwskiej 1—17 września 1939 r. zestrzelono na pewno: 5 samolotów niemieckich, ponosząc straty w personelu latającym i samolotach — 2 zabitych, 2 ciężko rannych umieszczonych w szpitalu, 7 samolotów P-11 i 1 RWD-8.

Zwycięzcy walk powietrznych

ppor. Tadeusz Koc — 1 Do-17 i 0,5 Me-110

ppor. Jan Dzwonek — 0,5 He-111

plut. Franciszek Prętkiewicz — 1 He-45

pchor. Edward Kramarski — 0,5 He- 111 i 0,5 He-111

klucz: Koc, Rębalski, Malarowski — 1 Ju-86.

DALSZE LOSY PERSONELU LATAJĄCEGO 161 ESKADRY MYŚLIWSKIEJ

1. **Kpt. pil. Władysław Szczęśniewski,** dowódca eskadry (1911—22.07.1973). Po przybyciu do Anglii latał bojowo jako dowódca w 315 Dęblińskim Dywizjonie Myśliwskim. Zestrzelony nad Francją w dniu 12.11.1941 r, resztę wojny przebył w obozie jenieckim. Po zakończeniu działań wojennych powrócił do kraju. Zmarł w Warszawie. Pochowany na cm. Powązki. Zestrzelił 1 samolot wroga.

2. **Por. pil. Władysław Goettel** (1910—1966). Przez Rumunię przedostał się do Francji, gdzie w 1940 r. dowodził kluczem w składzie II/7 Grouppe de Chasse. Po klęsce Francji latał bojowo w Anglii, w składzie 302 Poznańskiego Dywizjonu Myśliwskiego. Dalsze losy wojenne nie są znane. Zmarł za granicą.

3. **Ppor. pil. Jan Dzwonek.** Po wyleczeniu ran pozostał w okupowanym kraju. Po wyzwoleniu ukończył studia politechniczne, pracując zawodowo jako inżynier, m. in. jako zastępca dyrektora do spraw technicznych w Centralnym Zespole Lotnictwa Sanitarnego.

4. **Ppor. pil. Tadeusz Koc.** Po przybyciu do Anglii otrzymał przydział do organizującego się 317 Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego, w którym odbywał wiele lotów bojowych. Następnie został przeniesiony do 303 Dywizjonu Myśliwskiego, gdzie na przełomie 1943/44 był jego dowódcą. Po wojnie pozostał za granicą. Ogółem zestrzelił 4,5 samolotu wroga.

5. **Ppor. pil. Kazimierz Rębalski** (1913—1973). Po przybyciu do Francji latał bojowo w 1940 r. w składzie III/9 Grouppe de Chasse. Dalsze losy wojenne nie są znane. Zmarł za granicą.

6. **Ppor. pil. Marian Trzebiński.** We Francji w 1940 r. latał bojowo w kluczu dowodzonym przez kpt. pil. Fr. Jastrzębskiego, w składzie II/1 Grouppe de Chasse. Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 316 Warszawskim Dywizjonie Myśliwskim, będąc w okresie 1942/43 dowódcą tego dywizjonu. Po przerwie operacyjnej objął w październiku 1945 r. dowództwo 317 Dywizjonu Myśliwskiego, którego był dowódcą aż do rozwiązania tej jednostki. Pozostał za granicą. Ogółem zestrzelił 2,5 samolotu.

7. **Pppor. Wiesław Choms** (1913—14.08. 1941). Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 306 Toruńskim Dyw. Myśliwskim. Zginął w locie bojowym podczas eskorty bombowców w rej. St. Omer, przy starciu z samolotem myśliwskim wroga. Miejsce grobu nie jest znane.

8. **Ppor. pil. Edward Kramarski** (1915—2.09.1939). Zginął w walce powietrznej w rej. Zduńska Wola. Pochowany na cm. wojskowym tzw. „Doły" w Łodzi.

9. **Ppor. pil. Andrzej Malarowski.** Dalsze losy wojenne po zakończeniu działań wojennych w Polsce nie są znane.

10. **Ppor. pil. Piotr Ruszel** (1917—2.09. 1939). Zginął w walce powietrznej w rej. Łodzi. Pochowany na cm. wojskowym „Doły" w Łodzi.

11. **Plut. pil. Marian Domagała.** Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 238 Dywizjonie Myśliwskim RAF, biorąc udział w Bitwie o Anglię w 1940 r. Następnie przeniósł się do 302 Dywizjonu Myśliwskiego. Za swą działalność bojową został mianowany oficerem. Ogółem zestrzelił 3 samoloty wroga. Po wojnie pozostał za granicą.

12. **Plut. pil. Franciszek Prętkiewicz** (1914—30.11.1940). W Bitwie o Anglię latał w 245 Dywizjonie Myśliwskim RAF. Zginął w locie treningowym rozbijając się k/m. Cushendall, płn. Irlandia. Pochowany na cm. Clenary Churchyard, Clenary, Płn. Irlandia. Ogółem zestrzelił 1,5 samolotu wroga.

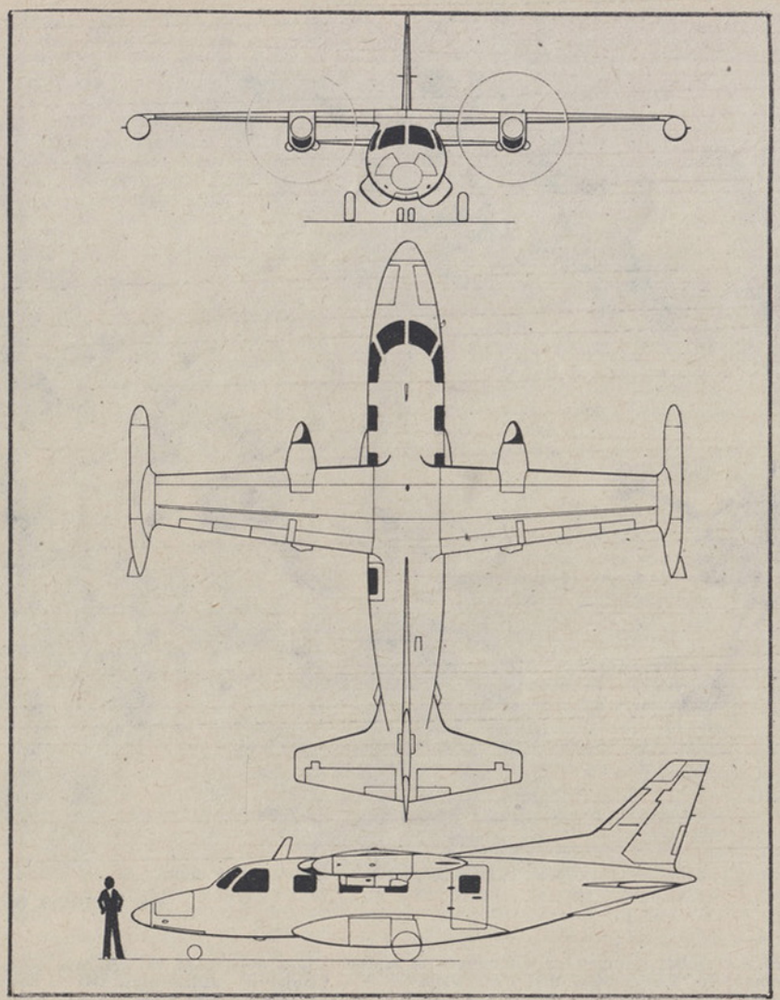
13. **Kpr. pil. Feliks Gmur** (1914—30.08. 1940). W Bitwie o Anglię walczył w składzie 151 Dywizjonu Myśliwskiego RAF. Zginął w starciu z dużą wyprawą bombową (odłączył się od zespołu atakując samotnie bombowce), zestrzelony w rej. Henlow. Pochowany na cm. Epping Essex, W. Brytania, sekcja Z, gr. Nr 2.

14. **Kpr. pil. Antoni Seredyn.** Dalsze losy wojenne po zakończeniu działań w Polsce nie są znane.

15. **St. szer. pil. Karol Sumara.** W Anglii latał bojowo w polskich dywizjonach myśliwskich, kończąc wojnę w stopniu chorążego. Dalsze losy powojenne nie są znane.

16. **St. szer. pil. Stanisław Węgliński.** Ranny podczas bombardowania transportu kołowego III/6 Dywizjonu w dniu 6.IX.39 r. i umieszczony w szpitalu. Dalsze losy nie są znane.

17. **St. sierż. pil. Prymus Grygułowicz-Kuszlis.** Po przybyciu do Anglii został instruktorem pilotażu w Newton. Po wojnie wrócił do kraju. Obecnie na rencie.



SAMOLOT DYSPOZYCYJNY MITSUBISHI MU-2N

Japońska wytwórnia Mitsubishi rozpoczęła w 1960 r. opracowanie dwusilnikowego samolotu dyspozycyjnego MU-2. Prototyp dokonał pierwszego lotu w 1963 r. Samolot wszedł następnie do produkcji, która trwa do chwili obecnej. Powstało dotąd 15 wersji tego samolotu. Do marca 1978 r. zamówiono około 500 samolotów. Produkcja wcześniejszych wersji: MU-2A, B, C, D, E, F, G, J, K, L oraz M została zakończona po wyprodukowaniu przeszło 400 samolotów.

Do nowych znajdujących się aktualnie w produkcji należą: MU-2N, MU-2P oraz „Marquise" i „Solitaire". Wersje te różnią się konstrukcją, wymiarami i zespołem napędowym, ale ogólny układ konstrukcyjny jest podobny.

MU-2 jest górnopłatem o skrzydłach trapezowych. Płat wyposażony jest w przerywacze (brak lotek) oraz dwuszczelinowe klapy typu Fowlera na całej rozpiętości. Zewnętrzne części klap wyposażone są w lotki wyważające. Profil przykadłubowy płata — NACA 64A415, przy końcu skrzydła — NACA 63A212 (zmodyfikowany). Płat jest jednoczęściowy, o konstrukcji dwudźwigarowej z pokryciem frezowanym chemicznie. Kadłub ma konstrukcję półskorupową.

Usterzenie klasyczne z klapkami wyważającymi. Podwozie wersji MU-2N jest trójpodoporowe — przednie o kołach zdwojonych wciągane do kadłuba, główne — do stosunkowo dużych osłon przykadłubowych. Kabina załogi — dwuosobowa. Kabina pasażerów MU-2N mieści zależnie od konfiguracji od 4 do 11 pasażerów. W tylnej części kadłuba położona jest toaleta i przedział bagażowy. Wejście do kabiny — w tylnej części kadłuba z lewej strony. Wyjście zapasowe — z prawej strony kadłuba.

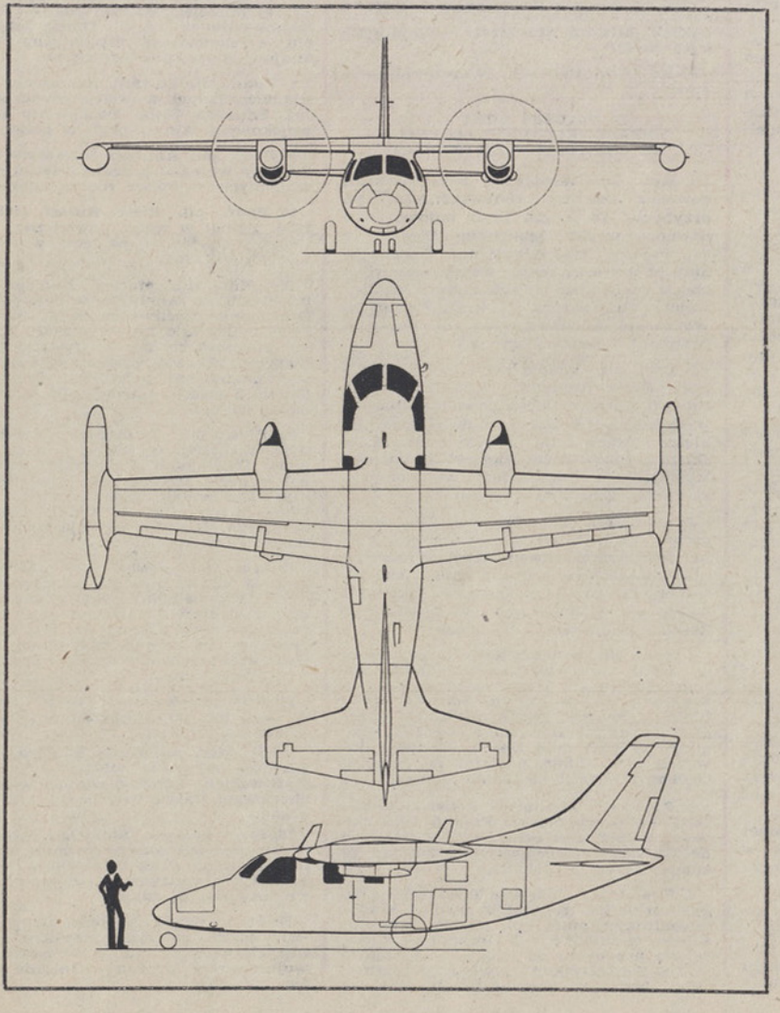
Kabina pasażerów ciśnieniowa, wentylowana i ogrzewana. Wyposażenie radiowo-nawigacyjne uzależnione jest od życzeń zamawiającego. Obejmuje m.in. radiostację korespondencyjną VHF, odbiornik VOR, radiokompas pilota automatycznego, stację radiolokacyjną rozpoznania pogody i in.

Nowsza odmiana tej wersji „Marquise" różni się zespołem napędowym — jest wyposażona w dwa silniki Garret AiResearch TPE 331-501M o mocy 580 kW każdy. Zapas paliwa powiększony został do 1 526 dm³ (844 dm³ w zbiornikach skrzydłowych, reszta w dodatkowych na końcu skrzydeł). Samolot ten ma nieco lepsze osiągi niż MU-2N. Maksymalny zasięg wynosi 2 780 km, natomiast w wersji MU-2N — 2 330 km.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 11,94 m, długość — 12,02 m, wysokość — 4,17 m, pow. płata — 16,55 m². **Masy:** masa własna — 3 205 kg, max. masa startowa — 5 250 kg. **Osiągi:** max. prędkość przelotowa na wys. 4 575 — 550 km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa na wys. 7 620 m — 480 km/h, max. prędkość wznoszenia — 13,3 m/s, pułap praktyczny — 9 020 m, min. prędkość z wychylonymi klapami — 142 km/h, max. zasięg na wys. 7 620 m z rezerwą paliwa na 30 min lotu — 2 330 km.

konstrukcje zagraniczne



SAMOLOT DYSPOZYCYJNY MITSUBISHI MU-2P

Konstrukcja samolotu MU-2P oparta została na wcześniejszych wersjach MU-2M i MU-2K. Zastosowano inne silniki, takie jak w wyżej opisanej wersji MU-2N: AiResearch TPE 331-5-252M z czterołopatowymi śmigłami. Samolot otrzymał amerykański certyfikat FAA w styczniu 1977 r., francuski (DGAC) — w lipcu 1977 r. Pierwsze dostawy samolotów seryjnych miały miejsce w 1977 r. (przekazano wówczas użytkownikom 9 samolotów). MU-2N montowany jest również w USA z elementów dostarczanych z Japonii w filii Wytwórni Mitsubishi w San Angelo w Teksasie.

MU-2P ma nieco inną konstrukcję podwozia niż MU-2N. Samolot MU-2P nie ma przykadłubowych osłon, do których wciągane jest podwozie. Jest ono wciągane do kadłuba (podwozie główne do komór za kabiną pasażerów). Mniejsza jest również długość kadłuba. Kabina pasażerów jest pięciomiejscowa. Dwa przednie fotele za kabiną pilotów skierowane są przeciwnie do kierunku lotu, za fotelami w tyle kabiny umieszczone jest trzyosobowe siedzenie kanapowe. Na życzenie zamawiającego samolot może być również dostarczany w konfiguracji dziewięciomiejscowej (pilot + 8 pasażerów). Bagażnik ciśnieniowy usytuowany jest za kabiną pasażerską nad komorami podwozia głównego. Bagażnik ten mieści 100 kg ładunku. Dodatkowy bagażnik nieciśnieniowy — umieszczony za komorami podwozia — dostosowany jest do transportu 70 kg ładunku. Wejście do kabiny pasażerskiej ma podobne wymiary jak w samolocie MU-2M, ale usytuowane jest pod skrzydłem z lewej strony kadłuba. Wyjście awaryjne — z prawej strony.

Nowsza odmiana tej wersji „Solitaire" wyposażona jest w silniki Garret AiResearch TPE 331-10-501M o mocy 542 kW każdy. Łączny zapas paliwa wynosi 1 526 dm³, z czego 682 dm³ w zbiornikach na końcu skrzydeł. Samolot ten ma nieco wyższe osiągi niż MU-2P. Maksymalny zasięg wynosi 3 100 km, w porównaniu do 2 700 km w wersji MU-2P.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 11,94 m, długość — 10,13 m, wysokość — 3,94 m, pow. płata — 16,55 m². **Masy:** masa własna — 2 880 kg, max. masa startowa — 4 515 kg. **Osiągi:** max. prędkość przelotowa na wys. 4 575 m — 590 km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa na wys. 8 535 m — 500 km/h, pułap praktyczny — 9 810 m, min. prędkość z wychylonymi klapami — 135,5 km/h, długość startu do wys. 15 m — 550 m, długość lądowania z wys. 15 m — 485 m, max. zasięg na wys. 8 535 m z rezerwą paliwa na 30 min. lotu — 2 700 km.

nasze trasy

NIESOLIDNOŚĆ — I SKUTKI

Być uczciwym i wierzyć drugiemu — to znaczy... być naiwnym? Do takiego dramatycznego pytania skłoniło nas ostatnio parę pożałowania godnych przypadków niesolidności, jakiej dopuścili się wobec swych kontrahentów ludzie korzystający z usług naszej rubryki Klub „Iskra".

Jak by nie było mało kilku felietonów piętnujących fakty niesumienności kolekcjonerów, wyłudzających od naiwnych i wierzących w ludzką uczciwość cenne modele plastykowe w skali 1:72, ostatnio wydarzył się przypadek tak drastyczny, iż skłonił nas on jako redakcję do uczynienia kroku, który wykluczy na przyszłość wykorzystywanie „Skrzydlatej Polski" jako narzędzia podejrzanych machinacji.

Wieloletni Czytelnik „Skrzydlatej" z jednego z krajów socjalistycznych, modelarz — hobbista kolekcjonujący modele w skali 1:72, zgłosił pisemną gotowość do wymiany modeli, odpowiadając na zamieszczoną w „Iskrze" ofertę ze strony modelarza-kolekcjonera takichże modeli z Białegostoku. W następstwie mającej miejsce korespondencji i wzajemnej ugody — modelarz ów przesłał do Białegostoku model samolotu Boeing P-12E firmy Matchbox, zaś jego kontrahent zgodnie z zobowiązaniem winien był zrewanżować się wysyłką do niego modeli Jaka-1 i „Karasia".

I co się stało?

Owszem, wysłał, ale nie modele, tylko list potwierdzający odbiór Boeinga P-12E i... życzenie dosłania mu jeszcze modelu samolotu „Typhoon" oraz jednoczesną propozycję następnej wymiany: za model samolotu Percival „Proctor" — model jakiegokolwiek samolotu firmy zachodniej. Białostocki modelarz oświadcza w swym liście, że dopiero gdy otrzyma „Typhoona" i ów inny model, wówczas wywiąże się ze swego przyrzeczenia.

Fakty powyższe nasz Czytelnik z zagranicy przedstawił nam, bez komentarzy, do wiadomości i prosił o pomoc.

Mamy tu więc, nie rozwodząc się, do czynienia z typowym wyłudzaniem. Jest to, oczywiście, praktyka niedopuszczalna.

Oto nasza reakcja:

Z numerem bieżącym „Skrzydlatej Polski" likwidujemy w Klubie „Iskra" nasze usługi, polegające na ułatwianiu modelarzom-kolekcjonerom modeli w skali 1:72 wymianę owych plastykowych modeli, poprzez publikację ofert. Nie będziemy już zamieszczać bezpłatnie żadnych tego rodzaju ogłoszeń. Kącik pod nazwą Klub „Iskra" — jest rubryką przeznaczoną dla przyjaciół lotnictwa, nie zaś dla kombinatorów i handlarzy. Nie pozwolimy, aby pod przykrywką naszego czasopisma ludzie pozbawieni poczucia uczciwości dopuszczali się ciemnych machinacji.

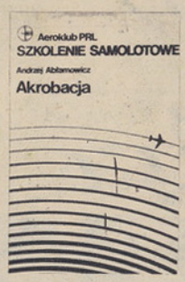
Tak więc, za sprawą kilku podejrzanych koneksji „modelarzy", którzy — mimo ostrzeżeń z naszej strony — dalej chcą kontynuować swój proceder, musimy zlikwidować nasze w tym zakresie usługi i zrezygnować ze świadczenia setkom uczciwych kolekcjonerów naszej pomocy. Jeśli ktoś będzie chciał teraz za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" dokonać wymiany modeli, winien uczynić to w postaci płatnego ogłoszenia, o warunkach czego informujemy w każdym numerze w tzw. stopce redakcyjnej, na przedostatniej stronie. Za treść ogłoszeń — redakcja nie odpowiada.

Przepraszamy naszego Czytelnika z zagranicy za zaistniały fakt niesolidności wobec niego. Liczymy również na zrozumienie konieczności naszego kroku ze strony ogółu Czytelników „Skrzydlatej" zainteresowanych wymianą modeli.

Białostockiego modelarza wzywamy do natychmiastowego wywiązania się z umowy.

(z)

Rys. W. Fuglewicz



NOWE KSIĄŻKI WKiŁ

Andrzej Abłamowicz
SZKOLENIE SAMOLOTOWE. AKROBACJA
Wyd. 1, format 120x210 mm, str. 204, rys. 130, cena 30 zł.

Całokształt zagadnień teoretycznych i praktycznych związanych z akrobacją lotniczą, ze szczególnym uwzględnieniem nowoczesnych układów, wiązanek i symboliki figur akrobacji. Odbiorcy: piloci i instruktorzy lotniczy zrzeszeni w aeroklubach PRL.

klub "Iskra"

Jacek Strojek, ul. Osiedlowa 11, 39-200 Dębica, w zamian za książkę J. B. Cynka „Polish Aircraft 1893—1939" oraz plany i dane techniczne samolotów z wojny na Pacyfiku (USA, Japonia, Australia) oferuje „Historische Flugzeuge" część I, „Samoloty Kraju Rad" i broszury „Aerotyp" nr nr 1, 2, 7.

Andrzej Mankiewicz, ul. Warszawska 52 m 29, 59-900 Zgorzelec, skrytka poczt. 33, poszukuje numerów „Modelist-Konstruktor" 1—4, 6, 7, 10/1969; 1, 2, 11/1970; 2, 4—6, 8—11/1971; 7, 11/1972; 5, 8/1973; 1/1976; 1/1978.

Wilfried Herrmann, 9305 Crottendorf/Erzg, Strasse des Friedens 234c (NRD), poszukuje książki A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1939—1945". W zamian chętnie odstąpi „Flugzeuge aus aller Welt" część 4, „Fliegerkalender der DDR 1978" lub Vaclava Nemecka „Vojenska Letadla 1939—1945".

Dariusz Brzozowski, ul. 1 Maja 22/7, 83-110 Tczew, interesuje się modelarstwem lotniczym i pragnie nawiązać korespondencję z kolegami-modelarzami.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni MARS AGAT, SEMP, samolotów, wiatrakowców, silników lotniczych. Nowicki, ul. Obornicka 29/2, 51-113 Wrocław.

(ogl. nr 3)

BIULETYN AEROKLUBU PRL

NR 549

Diamenty za przelot po trasie zamkniętej 300 km

60(1383)	**Andrzej Wiaderny**	— 317 km	(27.5.1978)
61(1384)	**Zbigniew Chrząszcz**	— 302 km	(18.6.1978)
62(1385)	**Janusz Koralewski**	— 302 km	(18.6.1978)
63(1386)	**Jerzy Kopeć**	— 302 km	(18.6.1978)
64(1387)	**Marek Kamoś**	— 334 km	(30.7.1978)
65(1388)	**Maciej Nowaczyk**	— 334 km	(30.7.1978)
66(1389)	**Eugeniusz Rynkiewicz**	— 334 km	(30.7.1978)
67(1390)	**Jarosław Sobczyk**	— 334 km	(30.7.1978)
68(1391)	**Jan Hyjek**	— 320 km	(30.7.1978)
69(1392)	**Piotr Wiśniewski**	— 334 km	(30.7.1978)
70(1393)	**Alojzy Łukaszyk**	— 334 km	(30.7.1978)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

98(5210)	**Tadeusz Dorsz**	— 6 h 16 min,	1100 m,	112 km	(21.5.78)
99(5211)	**Zbigniew Kędzior**	— 5 h 30 min,	1400 m,	58 km	(31.5.78)
100(5212)	**Konrad Zimoląg**	— 5 h 14 min,	1300 m,	65 km	(31.5.78)
101(5213)	**Marek Starzycki**	— 5 h 07 min,	1550 m,	58 km	(6.6.78)
102(5214)	**Grzegorz Skomorowski**	— 5 h 02 min,	1160 m,	58 km	(18.6.78)
103(5215)	**Kazimierz Szymkowicz**	— 5 h 20 min,	1330 m,	60 km	(18.6.78)
104(5216)	**Maciej Nowaczyk**	— 5 h 10 min,	1400 m,	60 km	(18.6.78)
105(5217)	**Jarosław Kita**	— 5 h 05 min,	1350 m,	57 km	(18.6.78)
106(5218)	**Małgorzata Lempart**	— 5 h 47 min,	1350 m,	108 km	(19.6.78)
107(5219)	**Zbigniew Chmielewski**	— 5 h 07 min,	1698 m,	85 km	(25.6.78)
108(5220)	**Grzegorz Bizan**	— 6 h 09 min,	1400 m,	57 km	(30.6.78)
109(5221)	**Jarosław Kukuła**	— 5 h 20 min,	1567 m,	87 km	(6.7.78)
110(5222)	**Mirosław Jaworski**	— 5 h 22 min,	1500 m,	67 km	(6.7.78)
111(5223)	**Janusz Wesołowski**	— 5 h 53 min,	1800 m,	87 km	(12.7.78)
112(5224)	**Jan Łagoda**	— 6 h 18 min,	1270 m,	92 km	(14.7.78)
113(5225)	**Tadeusz Widuch**	— 5 h 19 min,	1800 m,	100 km	(14.7.78)
114(5226)	**Mariusz Boniak**	— 5 h 20 min,	1430 m,	92 km	(24.7.78)
115(5227)	**Dobromił Jakób**	— 5 h 31 min,	1430 m,	92 km	(24.7.78)
116(5228)	**Jacek Łupina**	— 6 h 07 min,	1530 m,	96 km	(26.7.78)
117(5229)	**Tadeusz Kamiński**	— 5 h 30 min,	1280 m,	110 km	(29.7.78)
118(5230)	**Andrzej Pachulski**	— 5 h 31 min,	1200 m,	56 km	(30.7.78)
119(5231)	**Marcin Kruszewski**	— 5 h 08 min,	2150 m,	58 km	(30.7.78)
120(5232)	**Mikołaj Domański**	— 6 h 15 min,	1365 m,	85 km	(30.7.78)
121(5233)	**Wojciech Kozłowski**	— 5 h 37 min,	1200 m,	56 km	(31.7.78)
122(5234)	**Ferdynand Grzeszczuk**	— 5 h 35 min,	1594 m,	55 km	(1.8.78)
123(5235)	**Waldemar Maleszka**	— 5 h 05 min,	1531 m,	85 km	(3.8.78)
124(5236)	**Jerzy Wieczorek**	— 5 h 50 min,	1532 m,	85 km	(3.8.78)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwalczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski**.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: **27 33 78** — redaktor naczelny i sekretariat, **27 52 60** — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 27.IV.1979 r. C-102. Zam. 390. INDEKS 37605.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

LOTY ZAŁOGOWE „INTERKOSMOSU"

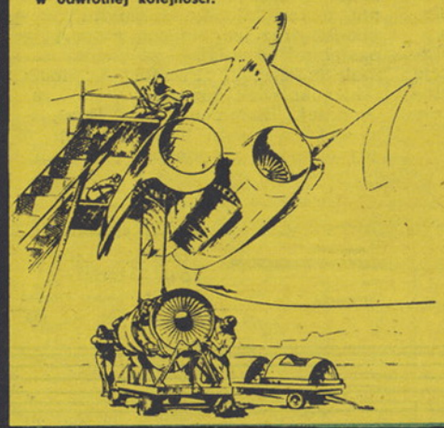
Seria znaczków poczty radzieckiej wydanych w 1978 r. dla upamiętnienia lotów załóg międzynarodowych programu „Interkosmos", po trzy znaczki dla trzech pierwszych załóg. Na znaczkach dotyczących lotu załogi radziecko-polskiej (z prawej) widzimy flagi narodowe obu państw oraz rakietę nośną „Sojuz" w drodze na start (6 kop.), technologiczny eksperyment orbitalny „Syrena" (15 kop.) i zespół orbitalny „Salut-6" — „Sojuz-30" na tle globalnej trasy lotu i statku — pływającej stacji kierowania lotem (32 kop.). Warto dodać, że liczba wzorów znaczków pocztowych o tematyce kosmonautycznej wydanych dotąd na świecie, wynosi już kilka tysięcy.

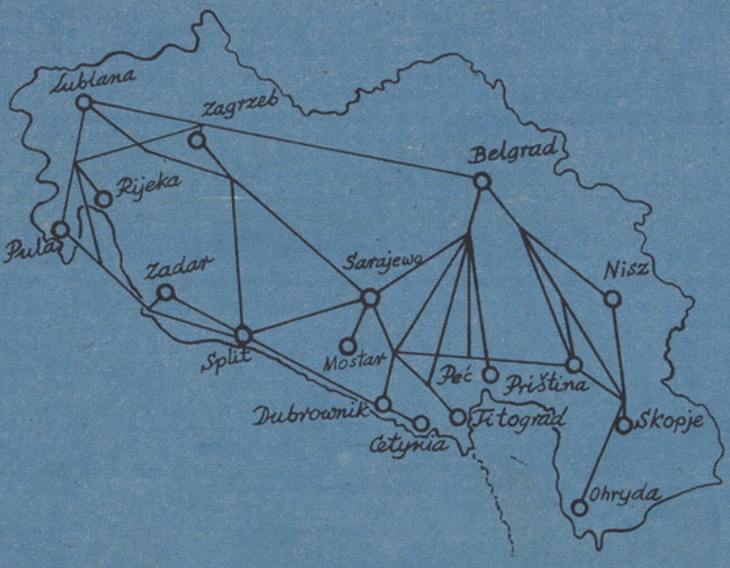
NOWY MIĘŚNIOLOT

Clyde Goehring z USA zbudował jednoosobowy mięśniolot, z płatem stałym. Śmigło ciągnące. Próby rozpoczęte zostały w 1978 r.

WYMIANA SILNIKA

Technologicznie rozwiązana łatwa wymiana silników turboodrzutowych w samolocie pasażerskim VC-10. Po odjęciu osłony dolnej silnik jest opuszczany z samojezdnego pomostu obsługowego na wózek transportowy. Zabudowa nowego silnika — w odwrotnej kolejności.





PÓŁ WIEKU TRANSPORTU LOTNICZEGO W JUGOSŁAWII

15.II.1928 r. otwarta została pierwsza linia lotnicza Jugosławii na trasie Belgrad—Zagrzeb. Obsługiwał ją samolot Potez-29-2. Obecnie, pół wieku później, jugosłowiański transport lotniczy JAT (działający od 1947 r.) przewozi rocznie na liniach regularnych i czarterowych ok. 3,1 mln pasażerów, ponad 28 mln kg ładunku, ma 13 samolotów DC-9 (115 pasażerów), 4 samoloty B-707 (130 pasażerów), 5 samolotów B-727 (156 pasażerów) i 1 aerobus DC-10 (ok. 300 pasażerów), a także samoloty rolnicze. Jugosławia ma połączenia lotnicze z 5 kontynentami.

Na zdjęciach: Aerobus DC-10 i samoloty DC-9 oraz B-727 w porcie lotniczym ● Kabina pasażerska samolotu B-707 z ekranem kinowym.

Na rysunku: Sieć lotniczych połączeń krajowych JAT w Jugosławii oraz portów (oznaczonych kółkami).

Zdjęcia i rysunki: „Sputnik", „ABC — Tehnike", „Model Builder", „The Aeroplane".

■ Dziennik „Krasnaja Zwiezda" donosi o niezwykłym wyczynie spadochroniarza Jurija Baranowa. Do dnia 8 kwietnia br. wykonał on 9 000 skoków spadochronowych. Jest on drugim spadochroniarzem na świecie — po A. Osipowie — który może pochwalić się tak wielką liczbą skoków.

■ W 7 nr. czasopisma „Letectvi + kosmonautika" pokazano najnowsze samoloty bojowe znajdujące się na uzbrojeniu lotnictwa naszych południowych sąsiadów. Są to maszyny o zmiennej geometrii skrzydeł, wielkiej prędkości i silnym uzbrojeniu. Specjalny fotoreportaż, poświęcony najnowszym samolotom wojskowym CSRS, pochodzi z niedawno przeprowadzonych ćwiczeń wojskowy „Drużba — 79".

■ W prasie CSRS („Letectvi + kosmonautika") sporo miejsca poświęcono omówieniu modeli samolotów wytwórni Plastyk z Pruszkowa, a szczególnie najnowszemu Jak-1M, stawianemu wśród najlepszych tego rodzaju wyrobów politechnicznych w Europie.

■ W przyszłym roku na jesieni, z okazji 25-lecia powstania lotnictwa cywilnego w NRD, w Berlinie zostanie zorganizowana międzynarodowa wystawa filatelistyczna poświęcona tematyce lotniczej. Przedstawiony ma być dorobek NRD i państw socjalistycznych. Tytuł wystawy: AEROSOZPHILEX.

■ Niedawno, jak donosi prasa radziecka, zbudowano pomnik ku czci twórcy wyższego pilotażu, lotnika Piotra Niestierowa, który jako pierwszy wykonał na samolocie pętlę. W 1914 r. Niestierow staranował nieprzyjacielski (austriacki) samolot w rejonie wsi Wola Wysockaja. Tutaj też postawiono piękny pomnik i jednocześnie muzeum sławnego lotnika. Fundatorami pomnika są żołnierze i pracownicy lwowskiego (przykarpackiego) okręgu wojskowego.

■ Akademik W. Struminskij na łamach miesięcznika „Awiacja i kosmonawtika" przypomina o drodze, jaką przebyły radzieckie samoloty atakujące barierę dźwięku. Pierwszym samolotem, któremu udało się pokonać tę barierę, był Ła-176 konstrukcji Ławoczkina. 26 grudnia 1948 r. podczas prób fabrycznych samolot ze skrzydłami o skosie 45 stopni i silnikiem WK-1 osiągnął prędkość dźwięku.

■ Amerykanin McCready przygotowuje się do zamierzonego przelotu swym mięśniolotem Kanału La Manche. Przelot planowany jest w maju br. Do tej pory przygotowane zostaną trzy mięśnioloty i odpowiednie podzespoły. W przedsięwzięciu przekraczającym możliwości finansowe rekordzisty dr McCready'ego pomaga znany koncern chemiczny Du Pont, przekazujący do dyspozycji pilota i konstruktora sumę około 200 tys. dolarów USA.

■ W brytyjskich klubach szybowcowych w roku ub. znajdowało się 9 000 członków, którzy wylatali 89 500 godzin, dokonując 289 500 startów. Zdaniem fachowej prasy brytyjskiej, ubiegły rok był niekorzystny, jeśli chodzi o bezpieczeństwo latania na szybowcach. Zarejestrowano 143 wypadki.

■ W Baden-Baden (RFN) w dniach 25—29 kwietnia odbyły się 15 międzynarodowe targi używanych samolotów lekkich. Pokazano ponad 150 maszyn, a około 800 samolotów odwiedziło miejscowe lotnisko z tej okazji. Impreza przypomina aktualne w świecie — i u nas — giełdy samochodów używanych.

■ Prasa zachodnioniemiecka („Aerokurier") informuje, że najbliższe szybowcowe mistrzostwa świata w 1981 r. odbędą się w RFN, w miejscowości Paderborn-Haxterberg.

■ Portugalskie towarzystwo lotnicze TAP zmieniło nazwę na Air Portugal.

■ Prasę zachodnią obiegły zdjęcia naszego śmigłowca PZL Mi-2 ze znakami rejestracyjnymi USA (N51946). Maszyna ta była demonstrowana w Las Vegas w roku ub., ciesząc się dużym zainteresowaniem.